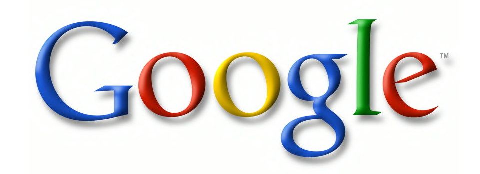






L.L.

France
510
B763.2a1



COURS
DE DROIT
COMMERCIAL
MARITIME.

DE L'IMPRIMERIE DE COUSIN-DANELLE, A RENNES.

COURS
DE DROIT
COMMERCIAL
MARITIME,

D'APRÈS LES PRINCIPES ET SUIVANT L'ORDRE DU CODE DE COMMERCE,

PAR

P. S. BOULAY-PATY (de la Loire-Inférieure),

ANCIEN DÉPUTÉ AU CORPS LÉGISLATIF, ET CONSEILLER DE SA MAJESTÉ A LA COUR ROYALE DE RENNES.

TOME PREMIER.

« La navigation commerciale est, dans le système » des connaissances humaines, une des grandes di- » visions ou principales classes de la législation et » de la science des lois ». DUP..

A RENNES,

CHEZ COUSIN-DANELLE, IMPRIMEUR, RUE ROYALE.

1821.

AVERTISSEMENT.

Le Grand-Maître de l'Université de France avait reconnu, en 1810, qu'il était important de faciliter et d'encourager les moyens d'instruction, en matière commerciale et nautique, en autorisant dans la Faculté de droit de Rennes un Cours gratuit du Code de commerce.

Je fus chargé de ce Cours, et si j'en dois juger par le nombre d'Élèves qui assistaient régulièrement à mes leçons, j'oserais croire qu'elles étaient de nature à procurer des résultats avantageux.

Persuadé que le travail auquel je me suis livré ne sera pas inutile à mes jeunes Concitoyens, je me détermine à rendre publique, par la voie de l'impres-

sion, la partie qui concerne spécialement le commerce de mer.

Les principes du droit maritime, généralement ignorés, sont moins familiers à la plupart des Légistes, qui se trouvent ainsi portés à appliquer les règles du Droit civil à des affaires qui se régissent par des maximes et des dispositions particulières.

Ce n'est pas un petit intérêt pour les jeunes gens des départemens maritimes de France, qui se destinent soit à l'honorable et utile profession du commerce, soit aux nobles et pénibles travaux du Jurisconsulte, soit aux hautes et importantes fonctions du Magistrat, et qui, par cela même, seront appelés un jour à prononcer sur le sort de l'Armateur et du Capitaine, du Fréteur et du Frété, du Chargeur et du Prêteur à la grosse, de l'Assureur et de l'Assuré, des Avaries et du Délaissement, du Jet et de

l'Abandon, etc.; ce n'est pas un petit intérêt, dis-je, de connaître les grands préceptes de la Législation commerciale et nautique.

Il ne s'agit point ici de théories brillantes et systématiques, mais de la science d'un Droit positif et nécessaire, en ce qu'il concerne notre industrie, et en ce qu'il a rapport à ce que les Nations ont de commun.

En effet, il est aisé de sentir que la juste application des Lois commerciales maritimes influe du plus au moins sur les rapports de peuple à peuple, puisque l'empire de ces Lois s'étend sur tout l'Univers commerçant; elle influe sur la prospérité du Commerce, puisqu'elle en garantit les droits; elle influe sur le crédit public, puisque le Commerce en possède les élémens.

Qu'on se représente une place maritime atteinte dans ses spéculations par

un arrêt subversif des saines maximes : c'est le spectacle d'une peuplade laborieuse désolée par l'orage et la dévastation.

Frappé de ces grandes considérations, qui touchent si éminemment à la fortune publique, on a droit d'espérer que le Conseil royal de l'instruction se convaincra facilement de l'indispensable et urgente nécessité d'établir des Chaires de Droit commercial et nautique dans les Facultés de droit des départemens maritimes, siéges du plus grand commerce d'une Nation tout à la fois agricole, manufacturière, commerçante et navigatrice.

Le Conseil royal de l'Instruction publique s'empressera sans doute de seconder de tous ses efforts la restauration du Commerce, de la Navigation et de l'Industrie, sources fécondes de la prospérité et de la force des Etats ; et il

sentira que le plus sûr moyen de procurer tant de bienfaits, c'est d'étendre, de propager la connaissance de la Loi spéciale qui les protége et les gouverne.

Un Code qui occupe une place marquante dans la législation d'un grand Peuple, qui fixe les règles immuables des actes les plus importans, qui sert d'égide à la bonne foi, et qui est la sauve-garde de toutes les transactions libres du Commerce et de la Navigation, *ne doit pas rester* dans les mystères de l'école, soustrait à l'explication d'un professeur et à l'étude des élèves.

Au reste, j'ai cru devoir commencer mon Cours par un aperçu rapide de l'origine et des progrès de la Législation nautique.

« Les antiquités de la Jurisprudence, » dit Blakstone, ne paraîtront pas inu- » tiles à l'homme qui remarquera que

» ces anciennes doctrines sont le fonde-
» ment de celles qui sont aujourd'hui
» en vigueur, et qu'il est par consé-
» quent difficile de comprendre plu-
» sieurs règles de la loi moderne, sans
» recourir à l'ancienne » (1).

Je n'ai pas craint, d'ailleurs, de prodiguer les autorités et les citations des auteurs. Je parle sur un droit spécial, souvent contraire au droit commun, et sur-tout j'écris pour des jeunes gens qui aiment à s'instruire. Il fallait leur indiquer les sources dans lesquelles ils auraient à puiser les motifs de décisions, et les mettre à lieu d'en apprécier eux-mêmes la sagesse et la justice.

---

(1) Qui que ce soit ne deviendra jamais Jurisconsulte, s'il ignore l'origine du Droit, s'il ne sait quels en furent les auteurs, ni à quelle époque il fut établi.

BOUCHAUD.

Puissé-je avoir atteint mon but !

Puisse sur-tout le fruit de mes veilles être utile à mes Concitoyens !.... Leur suffrage serait ma plus douce récompense : c'est la seule que j'ambitionne pour prix de mes travaux. Pourrais-je douter après du succès de mon ouvrage ?....

COURS
DE DROIT
COMMERCIAL
MARITIME.

TITRE PRÉLIMINAIRE.

ORIGINE ET PROGRÈS DE LA LÉGISLATION NAUTIQUE.

Nous ne nous occupons, dans le Cours que nous rendons public, que de ce qui regarde la législation maritime ; nous laissons de côté, quant à présent, la partie de la jurisprudence qui concerne le commerce intérieur de l'empire : une carrière plus vaste va s'ouvrir devant nous. Nous allons parcourir des objets d'une plus grande étendue, et nous occuper d'intérêts plus importans ; nous allons en quelque sorte voyager avec tous les peuples navigateurs de l'Univers, pour nous instruire

des us et coutumes qui ont, dans tous les tems, servi de règles à la navigation commerçante, et qui sont aujourd'hui la base de notre Code nautique.

Les lois nautiques sont nées de la nature même du commerce maritime, de sa liberté, de son indépendance. La jurisprudence nautique a préparé les réglemens et les ordonnances du commerce maritime; et *les us et coutumes* de la mer ont présidé aux codes divers des peuples navigateurs et commerçans (1).

Les premiers peuples commerçans et navigateurs n'eurent d'abord pour toutes règles que leurs usages particuliers : la sauve-garde de leurs obligations résidait seule dans leur bonne foi, dans leur probité; ils composèrent ensuite un petit nombre de lois proportionnées à la grandeur de leur commerce et de leur navigation. Mais, à mesure que le commerce maritime prit plus de consistance, et que les gouvernemens reconnurent qu'il était un des principaux moyens de richesses, de force et de sûreté pour les états, il fallut bientôt assurer sa circulation, maintenir sa confiance,

---

(1) Sanchoniaton attribue la naissance de la navigation à Ousoüs, un des premiers héros de la Phénicie, qui, s'étant saisi d'un arbre à demi-brûlé, en coupa les branches, et eut le premier la hardiesse de s'exposer sur les eaux. *Arbore cujus antè ramos amputaverat, navigii loco usus primus sese ausus mari committere.* V. Eusèb, lib. 1, p. 3; A. Vitruve, *de origine art.*, lib. 2, cap. 5.

encourager sa navigation, protéger la sûreté de sa marine, et diminuer ses périls et ses risques. Les législateurs s'empressèrent successivement de réunir en corps de doctrine ces *usages*, ces *pratiques*, ces *coutumes* de la mer.

Ainsi la politique et la législation concoururent d'intelligence, pour déterminer le prix du fret, les engagemens du capitaine, l'indemnité des assurances et des changes maritimes, les compensations des risques de mer; pour établir des maximes générales sur les contrats à la grosse, les avaries, les abandons, les jets et contributions; et pour fixer, en un mot, les obligations de même nature que produisent tant de branches d'industrie, qui s'augmentent toujours en raison de la protection et des soins des gouvernemens.

De là les lois *maritimes des anciens* peuples de Rhodes, d'Athènes et de Rome antique;

De là les lois nautiques du moyen âge;

De là les diverses ordonnances royaux de France, et le Code immortel de 1681.

C'est à ces sources riches et fécondes que les rédacteurs du Code de commerce ont puisé les principes d'équité et de sagesse qui caractérisent la partie de leur ouvrage qui concerne le commerce maritime. Il s'agissait moins de créer que de réviser, et plus de perfectionner que d'édifier.

On sent de quelle importance il est de faire connaître ces lois fondamentales de la législation nautique, avant de se livrer à l'examen de ce nouveau

Code. Ce n'est qu'en nous transportant, à l'aide de l'histoire, dans les siècles reculés, que nous pourrons apprendre la langue du commerce maritime, comme la langue de sa législation. Nous citerions en vain, à l'appui de la loi nouvelle, les sources d'où elle dérive, si l'on ignore les dispositions de ces lois primitives, si l'on n'a pas au moins une idée de ces lois. Quand nous parlerons des lois rhodiennes, quand nous invoquerons le Consulat de la mer, les Jugemens d'Oleron, les Ordonnances de Wisbuy et de la Hanse-Teutonique, etc., il faut avoir une connaissance première de cette ancienne législation, qui est le berceau de la nouvelle législation maritime. Cicéron conseillait à tous ses concitoyens d'apprendre *les douze tables*, parce qu'elles leur enseigneraient la source des lois qu'on observait alors parmi eux (1).

Nous allons donc parcourir successivement les tems de l'origine de toutes ces lois, en prenant pour guides fidèles, à travers tous ces monumens de tant de siècles et ces créations sublimes de tant

---

(1) Les recherches sur l'antiquité de la jurisprudence maritime, dit Emérigon, ne paraîtront pas inutiles aux personnes qui remarqueront que ces anciennes doctrines sont le fondement de celles qui sont en vigueur aujourd'hui, et qu'il est par conséquent difficile de comprendre plusieurs règles de la loi moderne, sans avoir recours à l'ancienne. — Emérigon, Traité des assurances, p. 15.

de peuples, les Cleirac, les Valin, les Casa Regis, les Émérigon, les Pothier, et tant d'autres jurisconsultes célèbres qui ont porté le flambeau de l'érudition dans cette partie de la législation publique, et parmi lesquels nous aimons à citer le savant auteur du Droit maritime de l'Europe, M. Azuni. Nous écarterons tout ce qui nous semblera plus fastidieux que nécessaire à la connaissance de la législation nautique; mais nous entrerons dans les détails et dans les faits qui nous paraîtront indispensables pour l'instruction préliminaire qui doit nous conduire à l'examen particulier du nouveau Code régulateur du commerce maritime en France.

SECTION I.re

DE LA LÉGISLATION MARITIME DES PEUPLES ANCIENS.

Si nous voyons l'industrie inventer et ébaucher tous les arts parmi les habitans de l'antique Éthiopie, pour de là s'étendre dans les plaines de l'Inde; si bientôt elle purge les marais de l'Égypte et fertilise les bords de la Syrie ; si Ninive brille sur le Tigre, et Babylone sur les rives de l'Euphrate; si Palmyre s'élève au milieu du désert, et si Tyr règne sur la Méditerranée et enfante Carthage, c'est au commerce et à la navigation qu'il faut attribuer tous ces prodiges, tous ces grands résultats. Cependant nous ne connaissons, de tant de peuples célèbres dans l'antiquité par leur commerce et leur navigation, ni institutions commerciales, ni législation maritime. On ignore si les Phéniciens sur-tout et les Carthaginois avaient publié des lois nautiques : les anciens historiens n'en ont conservé aucune trace.

Quand on considère l'étendue et les effets du commerce des Phéniciens et des Carthaginois, on doit vraiment s'étonner des faibles éclaircissemens que l'on trouve dans les anciens écrivains sur la législation de ces républicains. Les institutions de

ces deux derniers peuples périrent-elles avec leurs connaissances nautiques, lorsque la puissance maritime des premiers fut anéantie à la conquête de Tyr par Alexandre, et que l'empire de Carthage fut détruit par les armes romaines, ou bien, les Phéniciens, dans les tems florissans de Rome, n'ayant plus ni crédit, ni commerce, et Rome ne se croyant pas en sûreté tant que le nom de Carthage subsisterait, cette Reine du monde ne voulut-elle pas conserver les lois maritimes des Phéniciens ni des Carthaginois, en supposant qu'ils en eussent publié, ou enfin, les lois maritimes de Tyr passèrent-elles à Rhodes, pour de là être ensuite adoptées par les Romains, comme l'ont prétendu quelques auteurs?

Quoi qu'il en soit, les *Rhodiens sont*, de tous les anciens peuples, ceux que l'histoire dit avoir publié les premiers des lois sur le commerce maritime. Les lois rhodiennes sont de la plus haute antiquité : ce sont les lois nautiques les plus anciennement connues (1). Elles étaient si sages et

---

(1) On paraît s'accorder à en fixer la naissance vers l'époque du règne de Josaphat en Judée, c'est-à-dire soixante-dix ans après Salomon, environ neuf siècles avant l'ère chrétienne.

M. Azuni combat cette opinion; mais il convient toujours que ces lois maritimes sont les plus anciennement connues. — Voyez Hydrographie de Fournier, liv. 5, ch. 4, p. 247.

si sensées, qu'elles servirent presque de règles du droit des gens dans toute la Méditerranée, et qu'elles exercèrent l'influence la plus vaste, la plus immuable, la plus heureuse qu'on puisse obtenir sur la marine et la navigation des Grecs.

Le respect inspiré pour les vaisseaux, l'ordre établi entre le capitaine et l'armateur, les attentats des matelots prévus et réprimés, la sûreté d'un dépôt affermie, les règles imposées pour la location, le prêt, le cautionnement et les sociétés, tous ces avantages de la législation rhodienne durent sans doute imprimer un nouveau caractère à la navigation des peuples de la Grèce et de ses colonies, qui, jusque là, n'avaient guère exercé que la piraterie.

L'importance de ces lois, qui sont le berceau de la législation nautique, nous impose l'obligation d'en analyser les dispositions avec quelque étendue. Il est de toute nécessité, pour l'étude des lois maritimes, d'avoir une idée de ces monumens éternels de la justice et de la sagesse des Rhodiens, puisque les divers canaux de cette source primitive ont été enrichir les Codes maritimes de tous les peuples.

§ I.er

Des Lois rhodiennes.

Pour analyser avec exactitude les lois des Rhodiens, il faudrait en avoir devant les yeux le vrai

texte, tel qu'il a été promulgué par ces fameux républicains. Il n'existe aujourd'hui qu'une collection de lois maritimes, qui porte le titre *de Lois rhodiennes*, publiée à Bâle en 1561, par Simon Scardius, et ensuite par Leunclavius et Marquard Fréher, à Francfort, en 1596. Elle se trouve à la fin du t. 2 du Droit grec-romain, extrait de la bibliothèque de François Pithou, et parmi les Basiliques, publiées avec des notes par Charles-Annibal Fabrot, à Paris, en 1647, t. 5, liv. 3, tit. 8. Morisot en fait aussi mention dans son Histoire du monde maritime.

Cette collection a été traitée bien différemment par les savans. Les uns ont regardé ces lois comme les véritables lois rhodiennes, et les autres les ont condamnées comme supposées et apocryphes. Simon *Scardius*, *Leunclavius*, *Marquard* Fréher et Fabrot, les présentent comme authentiques. L'immortel Cujas les cite comme lois rhodiennes; Jacques Godefroi, *de dominio maris*, s'efforce de les accréditer et d'en exalter le mérite; Selden, Arnold Vinnius et Gravina, sont du même avis.

Mais cette opinion fut attaquée au commencement du 18e. siècle, par Cornélius Van Bynkershoech, lorsqu'il entreprit d'éclaircir la loi 9, *ad legem rhodiam de jactu.* Les autres publicistes, et sur-tout Heineccius, *Historia juris civilis rom. german*, sur la foi de ce savant, se rangèrent de son côté, ou parlèrent de ces lois d'une manière incertaine. M. Azuni ne craint pas de décider que

ces lois ne sont nullement les véritables lois nautiques des Rhodiens. Il prétend même que le titre, *ad legem rhodiam dejactu*, n'est point une traduction latine de ces mêmes lois, quoiqu'un grand nombre de jurisconsultes modernes soient persuadés du contraire. Enfin, Pierre Vander Schelling n'ose se prononcer dans le livre qu'il publia, sur ce sujet, en 1722. Il déclare qu'il ne prétend pas apprécier le mérite de ces lois.

Cependant, quoi qu'il en soit de tant de sentimens divers, tous ces jurisconsultes, même les plus opposés, conviennent que si les lois trouvées parmi les manuscrits de François Pithou, ne sont pas les véritables lois rhodiennes, elles sont au moins, ou un nouveau corps de lois rhodiennes, à défaut des anciennes, ou des fragmens du droit maritime, tirés du vrai texte de celles qui subsistaient peut-être encore sous les empereurs grecs, ou des commentaires composés par des jurisconsultes romains, sur les lois rhodiennes, ou enfin l'assemblage de celles qu'on retrouve dans le Digeste, et que les empereurs avaient réunies successivement pour en faire une jurisprudence maritime; car, observe Valin, dans sa préface, p. 8, les lois romaines ont pris l'essentiel des lois rhodiennes. Ainsi, ce nouveau corps de lois, ces fragmens, ces commentaires, ces décisions des jurisconsultes, cet assemblage de lois, qui se sont conservées dans la collection qui nous est parvenue, contiennent toujours le sens et l'esprit des lois ori-

ginales, puisqu'elles sont une émanation, ou plutôt une explication du véritable texte; et elles peuvent, par cela même, nous donner une connaissance quelconque des lois primitives des Rhodiens, de leurs dispositions, de leur prévoyance, de leur politique et de leur sagesse.

Examinons donc brièvement l'extrait qu'en donne Leunclavius, et bornons-nous à une analyse succincte de ces lois, qui peuvent être envisagées sous deux rapports principaux, comme lois pénales et comme lois de police.

Lois pénales.

« Les lois pénales des Rhodiens concernaient, et les crimes commis par les matelots entre eux, et les *crimes commis à l'égard* des marchandises et du vaisseau, soit par l'équipage et les passagers, soit par les étrangers.

« *Quant aux crimes commis par les matelots entre eux*, la connaissance du cœur humain avait appris aux Rhodiens que pour avoir droit de punir les excès, il fallait quelquefois tolérer des fautes légères. Ainsi, les querelles des matelots entre eux ne semblèrent pas mériter l'animadversion publique. *Si les matelots se battent, qu'ils se battent avec des paroles*, dit l'art. 5. Si des blessures en étaient le fruit, le coupable, dans ce cas même, n'était pas soumis à des châtimens corporels ; on ne lui en imposait que de pécuniaires ». Art. 5 et 7.

« La mort seule était expiée par la mort ; mais on ne répondait pas de celle donnée à l'agresseur. » Art. 7 et 8 (1).

« *Quant aux crimes commis à l'égard du bâtiment et des marchandises*, on traitait avec moins de bonté ceux qui volaient dans le navire (2). Cette singulière différence prenait sa source dans l'opinion publique ; pour ce peuple navigateur, un vaisseau devait, pour ainsi dire, être sacré.

---

(1) Les Scythes et autres peuples septentrionaux ne conservèrent point, dans leurs lois maritimes, la douceur des lois rhodiennes. Le matelot qui avait tiré un couteau contre son camarade, était condamné à avoir le milieu de la main percé par le même couteau, de manière que la pointe en sortît vers la jointure des doigts. — *Jus maritimum Loccenii*, liv. 3, ch. 8, t. 18.

L'art. 12 des Jugemens d'Oleron, et l'art. 24 de l'Ordonnance de Wisbuy, veulent que le matelot qui frappera son maître paie 100 sous ou perde sa main. Quelle alternative bizarre !........ Cette exécution, observe Cleirac sur ces articles, était effroyable et cruelle, d'après le rapport d'Olaus magnus, en son Histoire du Septentrion, lib. 10, cap. 16. *Le marinier*, dit-il, *était attaché avec un couteau bien tranchant au mât du navire, par une main, et contraint de la retirer, de façon que la moitié lui en demeurait au mât attachée.*

(2) On distinguait le vol privé, fait en cachette et par adresse, du vol public, fait ouvertement et par force. Les Romains punissaient aussi le premier par la restitution du double, d'après la loi des douze tables. Le second était puni d'une manière plus rigoureuse.

» Une amende considérable n'arrachait pas aux tourmens celui qui privait un navire de ses ancres pendant qu'il touchait au rivage. Des tourmens étaient aussi réservés à l'individu qui prenait aux marchands ou aux passagers, leur or, leur argent, ce qu'ils possédaient, en un mot, de quelque nature que fût cette possession ». Art. 1 et 3.

« Le capitaine, instruit du vol, et qui ne l'avait pas empêché, était condamné à des dommages, quelquefois même à la restitution du double (1). Ce genre de restitution était également la peine qui s'infligeait à ceux qui enlevaient des vaisseaux les instrumens nécessaires pour la navigation et les courses maritimes, tels que les voiles, les ancres, les cordages, etc. Si le capitaine s'en allait avec le navire qu'on lui avait confié, tous ses biens étaient *confisqués; et s'ils ne suffisaient* pas, on l'attachait, avec ses complices, au service des autres citoyens ». Art. 2, 3 et 8.

« Si l'on abordait, en mer, à des côtes infectées de brigands, le pillage était supporté par ceux qui,

---

(2) Par les lois romaines, le capitaine était tenu du vol commis par ses mariniers, comme ayant confié le soin du navire à des gens malhonnêtes. *L. 6, ff, liv. 4, tit. 9, § 3, et liv. 14, tit. 1, de exercitoriâ actione. L. 1 du tit. 9, nautæ caupones, etc.* En France, le capitaine est soumis à une peine corporelle, pour le vol qu'il a commis ou laissé commettre. *Ordonnance de 1681, liv. 2, tit. 1, art. 35.*

malgré l'annonce du danger, avaient sollicité cet abordage. Dans ce cas, cependant, comme dans tous les autres, les passagers ne pouvaient former de réclamations que sur les choses qu'ils avaient déclarées au capitaine. Celui-ci n'en répondait que quand il était leur dépositaire, et même alors, en prouvant qu'on s'en était emparé, et qu'il n'en était pas coupable, il faisait tomber toutes les poursuites intentées contre lui ». Art. 4, 12 et 13.

« Le capitaine était obligé de ramener à son maître l'esclave qui voyageait sous ses auspices. La nécessité de s'embarquer et de remettre en mer subitement, pour éviter les voleurs et les pirates, ne l'excusait point d'avoir abandonné cet esclave. Le passager, au contraire, ne pouvait se plaindre de n'avoir pas été attendu; on devait seulement lui rendre ses effets, s'il n'y avait pas eu de dommages ». Art. 15.

« Enfin, s'agissait-il d'un vol commis en cas de jet ou en cas de naufrage? on n'épargnait pas le scélérat assez vil et assez cruel pour profiter du désastre d'une foule de malheureux ». (1)

---

(1) Adrien, par une loi sur les vols commis après un naufrage arrivé vers les bords de la mer, ordonna que les possesseurs des campagnes voisines de l'endroit où ce malheur avait eu lieu, seraient tenus de dédommager du vol les propriétaires des choses naufragées. — V. *Stypmani jus maritimum, part. 4, ch. 18, § 48 et 49.*

Lois de Police.

« Les unes prescrivaient les conditions à tenir avant le départ d'un navire ; les autres, les compensations qui devaient avoir lieu en cas de jet, naufrage, ou de tout autre évènement sinistre.

» *Relativement aux lois qui concernaient ce qui précède le départ d'un vaisseau*, d'abord, le propriétaire d'un navire devait vérifier s'il était en bon état, et fourni de tous les instrumens nécessaires pour la navigation. L'acte de louage (1) d'un navire devait toujours se faire par écrit. Il renfermait nécessairement toutes les conditions de cette location, dont l'exécution était assurée par des arrhes mutuels. Il fallait les perdre ou les doubler, *dans le cas d'inexécution de ce contrat*. Si, des deux contractans, l'un avait trompé l'autre, la convention perdait sa force, et le demi-fret était payé par le trompeur. Le fret était dû en entier, quoique le chargement ne fût pas complet ; il en était de même si le voyage était rompu par la mauvaise volonté du chargeur ». Art. 11, 19, 20, 23.

« Les lois rhodiennes fixaient ensuite *les obligations imposées par les cautionnemens et les socié-*

---

(1) Cet acte de louage est connu parmi nous sous le nom de *chartes-parties*, ou d'*affrétement*, ou *nolissement*.

tés. Quant aux *cautionnemens*, ils avaient lieu pour le fret ou les marchandises, quand les trésors des voyageurs étaient menacés par les dangers de la mer ou des pirates (1). L'argent donné sous cautionnement l'était aussi sous intérêts (2). La cau-

(1) Il ne faut pas confondre, ainsi que l'ont fait plusieurs jurisconsultes, ces actes de cautionnement avec nos contrats d'assurance. Ces derniers n'étaient pas connus des anciens. — V. ci-après, *titre des assurances*.

(2) L'intérêt maritime a toujours été connu des peuples navigateurs; mais il a toujours été soumis à d'autres lois que l'intérêt ordinaire. Les anciens les distinguaient par *usura terrestris* et *usura nautica*. Chez les Romains, l'intérêt ordinaire était d'un pour cent par mois; l'intérêt maritime y était infiniment plus considérable, et même le taux n'en dépendait presque que de la volonté du prêteur. Chez les Grecs, on le payait annuellement sur le pied du huitième, quelquefois du cinquième, et quelquefois d'une partie encore plus forte. C'est ce qui fait dire à Manilius, liv. 4 de son Astronomie, vers 173 :

Navigat, et celeres optando sortibus annos,
Dulcibus usuris æquo quoque tempora vendit.

Il est nécessaire d'observer que cet intérêt excessif, fondé sur les périls de la navigation, cessait avec le danger. Cette espèce d'usure était pratiquée par des Romains de la plus haute considération. — V. la vie de Caton, qui s'y livra d'une manière peu digne de lui. Plutarque, t. 2, p. 356.

Justinien, comme nous le verrons ci-après, par la loi 26 du tit. 32 du liv. 4, cod. *de usuris*, borna au centième par

tion d'un prêt devait l'acquitter à l'expiration du terme, et si elle ne le faisait pas, son obligation n'en subsistait pas moins : seulement, il n'y avait pas lieu à l'intérêt maritime pendant tout ce voyage ». Art. 16 et 18.

» Relativement aux *sociétés* (1), on pouvait contracter par le simple consentement des parties et sans écrit; mais une convention écrite acquérait tant de puissance, qu'elle la conservait quoique perdue, en cas de jet, tandis que si elle n'était que verbale, l'associé qui n'avait pas souffert de dommage pouvait se contenter d'en payer la quatrième partie. L'argent prêté à l'un des deux les engageait l'un et l'autre. Cependant, celui qui l'avait reçu en répondait seul, si la société était expirée. Si la société était postérieure au chargement, les accidens survenus ne tombaient pas sur le dernier obligé. En cas de dénégation de l'engagement social, après l'avoir contracté, si

---

mois, c'est-à-dire à douze pour cent par an, l'intérêt maritime. Pour cela il réforma, par la novelle 110, ce qu'il avait ordonné par la novelle 106.

(1) Deux espèces de sociétés maritimes où tous les associés mettent à la fois leur argent et leur industrie; où les uns fournissent les fonds et les autres l'industrie. Comme ces fonds et cette industrie peuvent être fournis d'une manière plus ou moins étendue, il s'ensuit que les risques comme les gains ne sont pas nécessairement égaux parmi les associés.

trois témoins en attestaient l'existence, outre la perte de la portion ordinaire, on supportait toute la perte de cette société, qu'on n'aurait pas voulu reconnaître, etc. » Art. 21, 17, 27 et 32.

« La manière dont le fret devait être payé, si les marchandises étaient gâtées, ou s'il fallait les transporter d'un navire à l'autre, était prévue et fixée par la loi, etc. » Art. 25, 30, 33, 42 et 44.

« Les lois rhodiennes voulaient aussi que si on chargeait trop un vieux navire, le propriétaire du chargement répondît du danger. Si l'on forçait le maître à laisser aggraver la masse générale par des transports particuliers, outre qu'on était responsable aussi du sinistre, on était encore soumis à des peines sévères. Le maître était responsable lui-même, s'il s'emparait pour son usage, ou s'il louait pour son compte une place destinée aux marchandises. Si l'on retardait le départ d'un navire, et qu'il pérît ensuite par la tempête, ou qu'il fût pris par les brigands, on supportait tous les dommages occasionnés par ce malheur. » Art. 11, 22, 28, 49.

« Enfin, le législateur avait prévu les accidens survenus pendant la navigation, et les lois s'occupent des avaries des marchandises et du navire qui les portait. Si le navire devenait hors d'état de servir, les marchandises lui devaient le quinzième de leur valeur. Ces marchandises venaient-elles à périr : l'on forçait le capitaine à prouver qu'il n'avait pu les garantir, en les plaçant dans des

endroits déterminés ou convenus entre le marchand et lui. Il devait les couvrir, pour les préserver de la tempête ou de l'élancement des flots. Si la sentine était inondée, il répondait du dégât, à moins qu'il n'eût instruit le propriétaire de cet accident. On n'épargnait pas davantage l'équipage s'il était convaincu de négligence » (1). Art. 33, 34, 37, 38 et 44.

« Si un vaisseau, en mettant à la voile, heurtait dans le port un autre vaisseau, et si celui-ci n'avait pas été prévenu par des cris ou des signaux, il fallait payer tout le dommage. Les passagers et les matelots y contribuaient quelquefois. Si les matelots étaient engloutis avec le canot qui suivait le navire, leurs héritiers recevaient la solde d'une année, à compter du jour de leur mort. Si quelqu'un arrachait l'esquif au naufrage, la cinquième partie de sa valeur était sa récompense. Il en était de même envers celui qui sauvait des marchandises » (2). Art. 36, 45 et 46.

« Le jet dans la mer ne devait être fait que de l'avis des passagers, et après l'estimation calculée des sommes ou des effets contenus dans le navire.

---

(1) Seulement, le capitaine et les matelots avaient droit pour un centième sur ce qui restait. (Art. 38).

(2) On n'obtenait que le dixième des effets rejetés par la mer et retrouvés à la profondeur d'une coudée. Si, à celle de huit ou de quinze, on trouvait de l'or ou de l'argent, on avait le tiers ou la moitié. (Art. 47).

Les marchandises, le bâtiment et l'équipage, tout venait alors à contribution ». Art. 9, 35 et 43.

« Celui qui causait le naufrage, matelot, passager, marchand, capitaine, en supportait seul l'évènement. Etait-ce la faute de plusieurs? Les coupables partageaient entre eux les réparations nécessaires. N'était-il produit que par un bris forcé, une tempête, un incendie? On imposait à tous une contribution égale, ou on y soumettait les débris des marchandises et du navire ». Art. 10, 27, 29, 30, 39, 41, etc.

Tel est l'aperçu rapide de ces lois célèbres qui, sans modèle, ne durent leur existence qu'au génie seul de la nation qui les a publiées, et qui, à raison de leur haute conception, sont devenues aujourd'hui lois générales. *Rhodiarum usque ad nostram memoriam disciplina navalis et gloria remansit*, dit Cicéron, *pro lege maniliâ*. Nous aurons bientôt occasion d'apprécier plus particulièrement leur importance, leurs vues bienfaisantes et leur influence salutaire, lorsque nous allons examiner chaque article de notre nouveau Code de commerce maritime (1).

---

(1) Rhodes ne s'illustra pas moins par la protection qu'elle accorda au génie. Ses écoles ne le cédèrent point à celles des villes de la Grèce, dans les beaux momens de cette contrée. *Eschine*, mécontent des Athéniens, s'y réfugia pour y professer l'éloquence. *Métellus*, exilé pour

§ 2.

Des Lois nautiques des Athéniens.

Les lois rhodiennes exercèrent l'influence la plus salutaire et la plus solide sur la législation nautique des autres peuples de la Grèce, et principalement sur celle des Athéniens. Les Rhodiens leur donnèrent une police navale, un Code maritime.

Les Athéniens, nous apprend le jeune Anacharsis (1), avaient un assez grand nombre de lois relatives aux armateurs, aux marchands, aux douanes, aux intérêts usuraires, et aux différentes espèces de conventions qui se renouvelaient sans cesse, soit au Pirée, soit chez les banquiers. Dans plusieurs de ces lois, dit-il, on s'est proposé d'écar-

---

n'avoir pas voulu souscrire à une loi agraire, va y chercher un adoucissement à son malheur. *Cicéron,* déjà connu comme orateur, ne dédaigne pas d'aller y recevoir les leçons d'*Appollonius*. *Protogènes* s'y distingua dans la peinture, et *Charès* dans l'art de fondre les métaux. *Timocréon* et *Anaxandride* y furent célèbres par leurs comédies. *Cléobule* fut l'un des sages de la Grèce, et *Possidonius*, d'Apamée, y donna des leçons de philosophie stoïcienne au grand Pompée.

(1) Le jeune Anacharsis, t. 4, ch. 55.

ter, autant qu'il est possible, les procès et les obstacles qui troublent les opérations du commerce. Elles infligent une amende de 1,000 drachmes (1), et quelquefois la peine de la prison, à celui qui dénonce un négociant, sans être en état de prouver le délit dont on l'accuse. Les vaisseaux marchands ne tenant la mer que depuis le mois de munychion jusqu'au mois de boëdromion (2), les causes qui regardaient le commerce ne pouvaient être jugées que pendant les six mois écoulés depuis le retour des vaisseaux jusqu'à leur nouveau départ.

A des dispositions aussi sages, Xénophon (3)

---

(1) 900 livres.

(2) Dans le cycle de Méton, le mois munychion commençait au plus tôt le 28 mars de l'année julienne, et le mois boëdromion le 23 août. Ainsi, les vaisseaux tenaient la mer depuis le commencement d'avril jusqu'à la fin de septembre. Pendant l'hiver, la mer était close. A quoi fait allusion ce vers de Lucain,

Hæc eadem suadebat hiems, quæ clauserat æquor.

Le cycle de Méton l'athénien était une période de dix-neuf années lunaires, qui renfermait deux cent trente-cinq lunaisons, et ramenait le soleil et la lune à peu près au même point du ciel........ Méton avait été conduit jusqu'à cette hauteur en astronomie, en observant le solstice d'été dix mois environ avant le commencement de la guerre du Péloponèse. La différence de l'année de Méton à la nôtre n'était que de trente minutes et douze secondes environ. — V. M. Duruet, Tableau du commerce des anciens.

(3) Xénophon, rat. redit., p. 922.

proposait d'ajouter des récompenses pour les juges qui termineraient au plus tôt les contestations portées à leur tribunal (1).

Nous avons vu qu'à Rhodes, l'argent prêté avant le départ d'un vaisseau était soumis à des intérêts; il en était de même parmi les Athéniens. A Athènes comme à Rhodes, le taux en était plus considérable que celui de l'intérêt ordinaire; le prêteur avait son hypothèque ou sur les marchandises, ou sur les biens de l'emprunteur (2).

---

(1) L'huile était la seule denrée que Solon avait permis d'échanger contre les marchandises étrangères. L'on ne pouvait, sans payer de gros droits, exporter des bois de construction, tels *que le sapin, le cyprès, le platane*, et d'autres arbres qui croissaient aux environs d'Athènes. — Plutarq. in Sol., t. 1.er, p. 91; Theophr. Charact., cap. 20.

Parmi les étrangers, les seuls domiciliés pouvaient, après avoir payé l'impôt auquel ils étaient assujétis, trafiquer au marché public. Les autres devaient exposer leurs marchandises au *Pirée* même, qui était le port de mer d'Athènes. Pour tenir le bled à son prix ordinaire, qui était de cinq dragmes par médine, il était défendu, sous peine de mort, à tout citoyen, d'en acheter au-delà d'une certaine quantité. — Démost. *in Eubul.*, p. 887; *in Phorm.* p. 946. — Cinq dragmes valaient à peu près 4^{l} 10^{s} de notre monnaie, et le médine valait environ quatre de nos boisseaux. — Goguet, *de l'origine des lois*, t. 3, p. 260, etc.

(2) On ne pouvait prêter son argent pour une autre place que pour celle d'Athènes. — Démosth. *in Lacrit.*, p. 957.

Le fret pour le loyer du navire et le transport des marchandises y était également connu. La location ne pouvait pas y être verbale; il fallait qu'un acte écrit, signé par les deux contractans, en assurât l'exécution. Les dangers de la mer, la force de la tempête, les attaques des ennemis ou des brigands, forçaient-ils à abandonner une partie de la cargaison pour sauver l'autre? Le jet, la cession ne devaient pas non plus être faits sans le consentement des passagers, et ils donnaient lieu à la contribution.

L'orateur célèbre de qui nous empruntons ces détails, Démosthènes, nous a conservé un acte maritime dans lequel on retrouve tous ces usages, toutes les conditions que nous avons énoncées en parlant des Rhodiens. Le cas du jet, celui des corsaires et de tous les sinistres qui peuvent troubler la navigation, les courses du vaisseau, l'époque où le prêt doit être remboursé, la manière dont on doit y obliger le débiteur qui manquerait à son engagement, le cautionnement réciproque établi entre deux associés, dont tous les biens répondent également d'une dette aussi sacrée, tout y est prévu et réglé de la manière la plus authentique (1).

---

(1) C'est dans le plaidoyer de Démosthènes contre Lacritus, p. 949 et 950, que cet acte se trouve. En voici la traduction latine de Wolf:

« *Mutuârunt Androcles Sphettius et Naucrates Carys-*

Les Athéniens, comme les Rhodiens, accordaient la même confiance et la même considération au capitaine. Nous avons vu, art. 8, comment les Rhodiens punissaient son infidélité, justement regardée comme plus criminelle que le vol fait par les matelots ou les autres habitans du navire. Démosthènes compare aux fautes commises par les conducteurs d'un vaisseau, celles des magistrats

---

» *tius Artemoni et Appollodoro Phaselitis argenti ter mille*
» *drachmas Athenis Menden usque, aut Scionem, et indè*
» *Bosporum. Quòd si voluerint in sinistrâ orâ usque ad*
» *Borysthenem, et rursùm Athenas, ducenis vicenis qui-*
» *nis millenas : sin post arcturum solverint, è Ponto tem-*
» *plum Argonautarum petituri, treœntis eas ter mille*
» *drachmas, vini amphoris mendeis pignori appositis ter*
» *mille, quod evehetur Mendâ aut Scione, in navi XX*
» *remorum, quæ est Hyblesii navigularii. Oppignerant*
» *autem id vinum, non debentes propterea cuiquam quic-*
» *quam argenti, neque ad id mutuabuntur; et evehent*
» *merces, vini pretio coëmptas, rursùs Athenas in eâdem*
» *navi omnes. Perductis autem Athenas mercibus, red-*
» *dent debitores creditoribus argentum, quantum debetur*
» *ex syngraphâ, intra vigesimum, ex quo Athenas vene-*
» *rint, diem, integrum, exceptâ jacturâ, si quam vectores*
» *de communi decreto fecerint, et si quid hostibus pepen-*
» *derint. Quod ad cætera attinet omnia, integrum esto :*
» *et exhibebunt pignus creditoribus liberum et immune,*
» *donec sortem cum usuris reddiderint ex syngraphâ. Nisi*
» *autem ad dictum diem solverint, pignora creditoribus*
» *oppignerare et vendere tanti liceat quanti sunt. Quod si*

et des hommes publics. « Solon, dit-il (1), voulut que le supplice infligé à un particulier pût » être tardif, mais qu'on punît sur-le-champ un » magistrat coupable. Il en est de ces fautes comme » de celles qui sont commises dans un vaisseau : » le sont-elles par les matelots, il y a peu de » dangers ; mais le péril est grand et la chûte pro- » chaine, si le délit est l'ouvrage du capitaine ou » du pilote » (2).

» *quid argenti creditoribus ex syngraphâ reddendi defue-* » *rit, exigere liceat creditoribus ab Appollodoro et Arte-* » *mone, et omnia eorum bona tam terrestria quàm nau-* » *tica ubiquè gentium, ubi ea fuerint, pignerari, perindè* » *ac si judicio victi judicatum non solvissent, tam alterutri* » *creditorum quàm utrique. Sin non onerarint, decemque* » *dies post caniculam in Hellesponto manserint, atque* » *exoneraverint, ubi Atheniensibus pignora capere non* » *licet, etiam indè reversi Athenas, usuras reddant, anno* » *superiore tabulis inscriptas. Sin quid navi graviùs acci-* » *derit, in quâ vehentur merces, pignora salva sint : quæ* » *superfuerint, communia sunto creditoribus. Et in his* » *rebus nihil plus valeat hâc syngraphâ* ».

(1) Démosth. *in Aristogitonem*, p. 844 et 845.

(2) Pour faciliter le commerce et en assurer la circulation, on avait, dès ces tems reculés, établi des banquiers où le citoyen remettait son argent, tantôt comme simple dépôt et sans exiger d'intérêt, tantôt à condition de partager avec eux le profit qu'ils en retiraient. Dans la plupart des conventions que l'on passait avec eux, on n'appelait aucun témoin ; ils se contentaient, pour l'ordinaire,

A Athènes comme à Rhodes, la direction générale des flottes, soit marchandes, soit guerrières, appartenait à des magistrats créés par le suffrage du peuple. Chaque trirème avait son commandant particulier, toujours soumis aux ordres des amiraux ou navarques. Les Lacédémoniens eux-mêmes se donnèrent un chef maritime, quand il fallut renoncer à leurs préjugés pour résister à l'oppression dont Xercès menaçait la Grèce (1).

En imitant les Rhodiens, en adoptant leur législation nautique, la plupart des Grecs se livrèrent au commerce et à la navigation. Il y avait partout des armateurs et des vaisseaux. La piraterie était détruite; le travail, l'espoir et la confiance étaient assis sur des bases immuables, et

---

d'inscrire sur un registre qu'un *tel* leur avait remis une telle somme, et qu'ils devaient la rendre à un *tel*, si le premier venait à mourir. —Isocr. *in Trapez.*, t. 2, p. 449; Démosth. *in Callip.*, p. 1098.

(1) Les chefs maritimes étaient les amiraux des Grecs, et s'appelaient *navarques*. Les commandans particuliers étaient ce que sont aujourd'hui nos capitaines de vaisseau, et s'appelaient *trierarques*.

Chez les Lacédémoniens, le navarque n'était quelquefois qu'un officier d'honneur, dont la flotte était commandée par un lieutenant expérimenté. Lysander n'avait que le titre de lieutenant auprès d'Aracus, nommé amiral sans avoir mérité de l'être, et seul il fit triompher l'armée navale de ses concitoyens. — Xénophon, liv. 2, Histoire de la Grèce, *in principio*, p. 354.

une marine brillante versait dans la Grèce les richesses et les arts de l'Égypte et de l'Asie (1).

Qu'on ne dise pas que ce serait peut-être aller trop loin que de supposer une liaison intime entre les lois rhodiennes et les progrès qui ont immortalisé la Grèce. Cependant je sais que Platon pouvait sans elles instruire ses contemporains; Euripide et Sophocle les attendrir; Hésiode chanter la généalogie des dieux; Thirtée enflammer le courage des guerriers par ses accens sublimes; Homère immortaliser des héros, et Démosthènes écraser Philippe et défendre la liberté; mais les lois rhodiennes, qui ont rendu le commerce si florissant à cette époque, contribuèrent sans doute à faire sortir les chefs-d'œuvre du génie du cercle étroit dans lequel ils auraient été circonscrits; et sans les lois des Rhodiens, les efforts de Thémistocle auraient été sans succès. Le silence de la législation sur la marine perpétuait l'esprit de piraterie, et tenait les Grecs éloignés d'avoir des flottes puissantes : ces contrées célèbres eussent subi le joug de Darius et des Perses (2).

---

(1) M. Pastoret, de l'influence des lois rhodiennes.

(2) Thémistocle fut un des protecteurs les plus ardens de la marine. C'est à lui qu'on doit cette belle maxime politique, que Pompée adopta long-tems après, *qui est le maître de la mer est le maître de tout*, et qu'un de nos poëtes a rendue avec tant d'énergie dans ce beau vers :

Le trident de Neptune est le sceptre du Monde.

§ 3.

Des Lois nautiques des Marseillais.

Les habitans d'Athènes et des rivages de la Grèce ne furent pas les seuls peuples qui reçurent des Rhodiens une jurisprudence maritime; les Marseillais participèrent à cet avantage.

Les Marseillais, nés d'une colonie grecque, qui des bords de l'Asie-Mineure vint s'établir près de l'embouchure du Rhône, reçurent d'elle, avec l'existence, la police et la législation du pays d'où ils tiraient leur origine (1). Les Marseillais eurent de toute antiquité une jurisprudence navale; ils tirèrent ces lois nautiques des Phocéens qui les fondèrent (2).

Marseille eut dès les premiers tems le sceau de grandeur imprimé à Rome naissante; elle s'éleva tout à coup comme cette maîtresse du Monde, et annonça bientôt ce qu'elle devait être un jour, le modèle des gouvernemens pour la sagesse des lois,

---

(1) Strabon, liv. 4, p. 179, 180 et 181.

(2) Les Phocéens étaient de la ville de Phocée en Ionie. Il ne faut pas les confondre avec les habitans de la Phocide en Grèce. — Marseille fut fondée dès le tems de Tarquinius-Priscus, roi de Rome, ou sous Servius-Tullius, son successeur.

sciences et les arts lui restèrent : biens précieux, sur lesquels la tyrannie et le tems n'ont qu'un empire passager (1).

Mornac, sur la loi 9, *ff. ad legem rodiam de jactu*, et Gibalinus, *lib.* 4, *cap.* 11, *art.* 2, *n°.* 2, nous apprennent qu'à l'exemple des Rhodiens, les Marseillais avaient publié des lois nautiques que l'injure des tems nous a dérobées : *quondàm à Massiliensibus plurimæ leges nauticæ, instar Rhodiarum, conditæ fuerunt, quas hodiè ignoramus, eò quòd vel injuriâ temporum, vel hominum ignaviâ perierunt.*

Tite-Live, t. 3, liv. 37, p. 420, Tacite, dans la Vie d'Agricola, t. 2, p. 709, parlent avec le plus grand éloge des lois de Marseille, de ses mœurs et du génie de ses habitans. La grave plume de Cicéron a célébré plus d'une fois tant de sagesse et de grandeur, dans ses écrits, et principalement dans l'oraison pour Valerius Flaccus. *Nequevero te, Massilia, prætereo, cujus ego civitatis disciplinam atque gravitatem, non solùm Græciæ, haud scio an cunctis gentibus anteponendam jure dicam........ ut omnes ejus instituta laudari faciliùs possent quàm æmulari.*

Si le tems nous a ravi les lois nautiques des premiers habitans de Marseille, on en retrouve des traces nombreuses dans ses statuts municipaux,

(1) V. Huet, ancien évêque d'Avranches, Histoire du commerce et de la navigation, ch. 39.

promulgués dans le 13e. siècle, et qui renferment, au sujet de la navigation et des contrats maritimes, plusieurs chapitres dignes de l'antiquité la plus éclairée. Nous pouvons nous glorifier, dit Émérigon, que nos anciennes lois nautiques ne sont pas perdues ; elles avaient été gravées sur la pierre : *Eorum leges ionico more erant publicè propositæ.* Elles ont été transmises d'âge en âge par les mœurs des citoyens, et par l'esprit de commerce qui rend Marseille toujours plus florissante (1).

§ 4.

Des Lois nautiques des Romains.

Heureux d'être unis à la Grèce par une correspondance suivie, *les Romains lui durent tour à tour* leur jurisprudence, leur commerce, leurs usages, leur philosophie, leur éloquence, leurs arts, une partie de leur langage, et, comme elle, ils ne manquèrent pas aussi d'adopter les lois navales des Rhodiens.

Si les réglemens faits par les rois n'ont aucun rapport à la navigation ; si ceux qu'on attribue à Romulus ne fixent que les peines de quelques crimes, les cérémonies à observer dans les fêtes

---

(1) Émerigon, dans la préface de son Traité des assurances, etc.

des dieux, et l'ordre qui doit régner parmi les citoyens ; si Numa ne fit des lois qu'en faveur de l'agriculture ; si, enfin, le Code papyrien, qui est la collection de toutes les lois royales jusqu'à Tarquin-le-Superbe, ne parle point particulièrement du négoce et de la marine, un peuple qui aspirait à l'empire de l'Univers, ne pouvait pas ignorer longtems à quel point le commerce et la navigation étaient nécessaires pour l'accomplissement de ses vastes desseins.

L'établissement des préfets de l'Annone (1) était d'une grande antiquité chez les Romains. Dès l'an 259 de Rome, fut établi le Collége des marchands, appelé aussi le Collége des mercuriales, parce que les Romains regardaient comme protecteur du commerce *Mercure*, dans le temple duquel ils faisaient leurs prières, en invoquant le dieu, pour qu'il favorisât leur négoce (2). On n'était d'ailleurs admis, dans le Collége des marchands, qu'après avoir offert un sacrifice au dieu Mercure (3).

---

(1) Cet établissement avait pour objet l'abord des bleds qu'on tirait de la Sicile et de la Sardaigne.

(2) Ovide, dans le 5.e livre de ses Fastes, nous a transmis la formule de ces invocations :

Da modò lucra mihi ; da facto gaudia lucro :
Et fac ut emptori verba dedisse juvet.

(3) Ovide y fait allusion, dans le même livre, quand il dit :

Te quicumque suas profitentur vendere merces,
Thure dato, tribuas ut sibi lucra rogant.

Les Romains adoraient également Isis comme déesse de la navigation. Ils célébraient avec pompe, et la fête de son vaisseau, et celle de la renaissance du commerce maritime, quand le retour du printems avait ramené l'époque de cette double solennité (1). Scipion vient-il recevoir à Rome les honneurs du triomphe, après avoir mis en fuite les Carthaginois, et ravagé la Corse et la Sardaigne? Jaloux de rendre grâce aux dieux, qui lui ont accordé cette gloire, et sur-tout à ceux qui, dans la Mer Corsique, l'ont arraché aux périls d'un orage, il élève un temple à la Divinité qui préside aux tempêtes (2).

A l'exemple des Tyriens, des Sydoniens, des Byzantins et des habitans de Leucate, les Romains adoptèrent, pour empreinte de leur monnaie, une *proue, un Neptune et un dauphin.*

Nous trouvons encore, dans ces tems reculés, un monument illustre, qui atteste d'une manière non équivoque le soin des Romains pour tout ce qui concernait le négoce : je veux parler de la loi des douze tables. Dans cette compilation précieuse des mœurs et des coutumes des Grecs, les décemvirs n'oublièrent point ce qui avait rapport à

---

(1) Mémoire de l'Académie, t. 5, p. 96.

(2) Te quoque, tempestas, meritam delubra fatemur
Cùm penè est corsis obruta classis aquis.

Voyez Hydrographie de Fournier, liv. 5, ch. 11, p. 272.

l'industrie et au commerce; car, « comme la loi » des douze tables, dit Terrasson, sur la loi 41e, » parle de la vente des marchandises, cette vente » suppose toujours un commerce (1). »

Nous ne parlerons point des *fastes* et des *formules*, autrement du droit *flavien* et du droit *ælien*, qui n'ont rien de particulier sur la navigation et le commerce, parce que les *formules* d'abord ne furent établies que pour indiquer la manière de mettre en pratique les lois et les réglemens, et les *fastes*, que pour tracer les cérémonies des sacrifices, les fêtes, les formules des prières, du culte des dieux, etc. (2) Mais dans le grand nombre d'édits des préteurs et des édiles, dans le grand nombre de lois du peuple et du sénat, dans les lois, les rescrits, les constitutions et les novelles

---

(1) Terrasson, Hist. de la jurisp. rom, p. 137.

(2) Les pontifes et les patriciens étaient les seuls dépositaires de ces fastes et de ces formules, parce que, comme on y faisait entrer beaucoup de mystères, on avait jugé à propos d'en dérober la connaissance au peuple. Mais *Cnæus Flavius*, et quelques années après *Sextus Ælius*, ayant trouvé le moyen d'en avoir communication, les divulguèrent, et c'est ce qu'on a appelé d'abord *le droit flavien*, et ensuite *le droit ælien*. — Le célèbre président Brisson nous a laissé la collection la plus complète de ces formules, sous le titre de *Formulis et solemnibus populi romani Verbis*. Quant aux fastes, Grutter en a inséré plusieurs dans son Recueil d'inscriptions. — V. Terrasson, *ibid.*, p. 207 et suivantes.

des empereurs, partout nous voyons l'attention des Romains à cultiver le commerce et la navigation, à rendre des lois propres à en assurer le succès, à tenir en vigueur les lois nautiques, et à en promulguer de nouvelles, à mesure que le besoin l'exigeait.

Nous retrouvons ce même soin pour le commerce et la navigation dans l'exactitude des Romains à suivre les lois rhodiennes, lors même qu'elles n'avaient pas encore force légale chez eux, et à les adapter à leurs mœurs et à leurs usages. Nous retrouverons ce soin dans l'adoption qu'ils firent de ces lois sous Auguste (1), dans ces paroles célèbres d'Antonin à Eudamon : *Dominus sum terræ, lex autem maris*, et enfin dans ces fameuses réponses des jurisconsultes, appelées *Responsa prudentum*, dont les avis et les décisions acquirent eux-mêmes, dans la suite, le titre de lois, et composèrent la meilleure partie de la jurisprudence romaine (2).

---

(1) Auguste fut le premier qui donna à ces lois la sanction romaine. Il voulut qu'elles fussent suivies comme la loi julia, qu'il avait promulguée. — L'empereur Antonin, sollicité de résoudre une question maritime, répondit à Eudamon qu'elle devait être décidée selon la loi rhodienne, qui était la maîtresse de la mer, toutes les fois qu'elle n'était pas contraire aux lois romaines, attendu qu'Auguste l'avait établi ainsi avant lui. *Dominus sum terræ, lex autem maris.*

(2) Tout le monde sait que le patronage établi par Ro-

En parcourant les diverses collections, les différens codes qui ont successivement été faits de toutes ces lois et de toutes ces décisions, on se convaincra facilement qu'à l'exemple des Rhodiens, les Romains s'occupèrent d'une législation nautique, et l'on sentira toute l'influence qu'exerça à Rome la jurisprudence de ce peuple maritime.

ART. I.er

Des Lois maritimes contenues dans l'Edit perpétuel.

Parmi les fragmens qui nous ont été conservés de cet Édit, l'on voit en quelque sorte les premiers

---

mulus donna naissance aux jurisconsultes, qui faisaient leur unique occupation d'étudier et d'interpréter les lois; mais sous l'empire d'Auguste, les jurisconsultes commencèrent à penser différemment sur les mêmes matières, et se divisèrent en deux sectes, du nom de leurs chefs. L'une s'appela des *sabiniens*, et elle s'attachait plus à la décision et aux termes de la loi, qu'au tempérament d'équité d'une juste interprétation; l'autre se nomma des *proculiens*, et elle interprétait la disposition de la loi conformément à ce qu'elle croyait être le plus équitable, sans s'attacher scrupuleusement à la lettre.

Salvinius-Julianus, auteur de l'Édit perpétuel, mit fin à toutes ces sectes, en adoptant tantôt l'opinion des uns et tantôt celle des autres. — V. Terrasson, Histoire de la jurisprud. rom.

élémens du droit privé des Romains, en matière maritime, c'est-à-dire sur la navigation commerciale.

Le préteur romain, sans le secours des lois rhodiennes, avait déjà pourvu, par une loi particulière, à quelques objets de contestations maritimes. Les plaintes des passagers et des hôtes contre les friponneries des marins et de ceux qui les logeaient, dont ils étaient forcés de se servir, étaient déjà parvenues à sa connaissance. C'est à ces désordres que remédia le préteur, par son édit *Nautæ, caupones, stabularii, ut recepta restituant.*

Il accorda aux hôtes et aux passagers l'action *de recepto*, qui naissait du contrat entre les mariniers et les hôtes, pour ce qui avait été confié aux premiers par les derniers. Il accorda encore une autre action appelée *ex quasi delicto* contre les mêmes, par laquelle ils étaient tenus au double de la perte ou du vol commis dans le navire ou dans l'hôtellerie.

Nous trouvons ces lois dans le liv. 4 de l'Édit, titr. 8 et 9.

Nous trouvons encore dans le liv. 14, le tit. 1er, *de exercitoriâ actione*, et le tit. 3, *de institoriâ actione.*

Dans le liv. 43, les tit. 12, 13 et 14, *de fluminibus, etc.... ut in flumine publico navigare liceat.*

Et dans le liv. 47, le tit. 5, *furti adversus nautas;* et le tit. 9, *de incendio, ruinâ, naufragio, rate, nave expugnatâ.*

Les dispositions de ces différentes lois ne sont certainement pas fort étendues ; mais elles suffisent du moins pour fournir la preuve incontestable de la sollicitude des Romains, dès les tems des premiers préteurs, pour la sûreté et l'agrandissement du commerce et de la navigation (1).

ART. 2.

Des Lois maritimes contenues dans le Code théodosien (2).

Dès le 7ᵉ. livre, on s'occupe de ce qui concerne la navigation et le commerce maritime. Le tit. 16,

---

(1) Quelques années après qu'Adrien fut appelé à l'empire par la mort de Trajan, ce prince fit rassembler en un seul code tout ce qu'il y avait de plus équitable dans les édits annuels des préteurs, par *Julianus Flavius*, jurisconsulte célèbre, et il donna à cette collection le titre d'*Edit perpétuel, Edictum perpetuum.* — A l'imitation de cet édit, un auteur dont le nom n'est pas venu jusqu'à nous en rassembla un autre, auquel on donna le nom d'*Edit provincial,* parce qu'il contenait, de plus que le premier, des réglemens particuliers aux provinces. C'est certainement une perte pour la jurisprudence, que nous n'ayons de l'Edit perpétuel que des fragmens trouvés épars dans le Digeste, et recueillis et rassemblés en un seul ouvrage par plusieurs savans jurisconsultes, et sur-tout par *Jacques Godefroi,* dans sa collection intitulée *Fontes quatuor juris civilis,* imprimée à Genève en 1653.

(2) Le Code théodosien, à parler exactement, est le pre-

qui contient trois lois d'Honorius et de Théodose, traite de la garde des rivages et des ports, *de littorum et itinerum custodiâ*, et défend le transport des marchandises chez les nations barbares, en prescrivant la conduite que devaient tenir les patrons, lorsqu'ils partaient des ports.

Le 17e. titre du même livre traite *de lusoriis danuvi*, et ce titre n'a point été conservé dans le Code de Justinien. *Naves lusoriæ* étaient des bâtimens armés, lesquels parcouraient les fleuves qui divisaient l'empire romain, autant pour prévenir les courses des ennemis, que pour en faire eux-mêmes.

Le tit. 12 du liv. 10 traite *de classicis*, qui, selon M. Azuni, d'après Perezius, étaient des soldats

---

mier corps de lois qu'ait eu l'empire romain. Cette collection des lois des empereurs, jusqu'à Théodose II, fut publiée par ce dernier, l'an 436, d'après M. Azuni. V. l'édition donnée à Lyon en 1665, en six volumes in-folio, sous ce titre : *Codex theodosianus, cum perpetuis commentariis, Jacobi Gothofredi viri senatorii, etc.* — Sous l'empire de Constantin, deux particuliers, Gregorius et Hermogenianus, entreprirent de leur chef, et chacun de leur côté, de rassembler les constitutions des empereurs, depuis Adrien jusqu'à Dioclétien, et ces deux collections sont connues sous le titre de *Code grégorien* et de *Code hermonegien*; mais ils ne furent jamais revêtus de l'autorité souveraine. Ils nous ont été conservés par *Annien*, jurisconsulte d'Alaric II. — V. l'édition de Schulting, de l'année 1717.

attachés à défendre les armées navales des excursions des ennemis.

Le tit. 5 du liv. 13 traite *de naviculariis*, et contient trente-huit lois, qui les unes accordent certains priviléges aux conducteurs de navires, et les autres contiennent des dispositions tendant à réprimer leurs fraudes.

Le tit. 6 du même livre traite *de prædiis naviculariorum*, et contient dix lois, dont l'objet est que les biens des gens de mer détruits, vendus, et passant dans des mains étrangères, à quelque titre que ce soit, restent grevés des mêmes obligations dont ils l'étaient, lorsqu'ils appartenaient à ces naviculaires.

A ce titre succède l'autre, *de navibus non excusandis*, composé de deux lois, qui défendaient aux navigateurs de soustraire leurs bâtimens aux besoins du fisc.

Le tit. 8, *ne quid oneri publico imponatur*, ne contient qu'une seule loi, qui défendait de charger des marchandises appartenant à des particuliers sur un navire du gouvernement.

Enfin, le tit. 9 traite des naufrages, *de naufragiis*, et contient six lois.

Nous ne parlerons point de la loi de Théodose et d'Honorius, *de pretio piscis*, qui forme seule le 20e. titre du liv. 14 du Code théodosien, parce que cette loi est privative à la fixation du prix du poisson, que les pourvoyeurs, *ministeriales obsonatores*, fournissaient à la table impériale.

Ni de la loi *de nautis tiberinis*, qui forme le titre suivant du même livre, parce qu'en soumettant les navires du Tibre aux charges publiques et accoutumées des autres bâtimens, elle rentre dans le titre général *de navibus non excusandis*, dont nous venons de parler.

Nous ne dirons rien non plus du tit. 22, *de saccariis portûs Romæ*, qui ne regarde que le privilége exclusif accordé aux saccari, ou portefaix du port de Rome, de transporter toutes les marchandises, même celles des particuliers arrivés dans le port (1).

Si le Code théodosien ne jouit pas de la même vénération accordée au Code de Justinien, il n'en est pas moins regardé comme une collection précieuse, de laquelle, pour composer la sienne, Justinien tira beaucoup de lois et beaucoup de titres (2).

---

(1) Il y avait, à dix-huit milles de Rome, un port où l'on transportait des provinces le froment destiné à l'approvisionnement de cette ville. Là était établi l'*horreum*, ou grenier, dans lequel on conservait le bled jusqu'à ce qu'on le transportât à Rome.

(2) Le Code théodosien n'est pas parvenu jusqu'à nous dans son entier; ce n'est que sur l'abrégé qu'en publia, en 506, à Aire, en Gascogne, Annien, jurisconsulte d'Alaric II, roi des Visigoths en Espagne, comme nous l'avons déjà dit, dans le tems qu'Alaric se préparait à la guerre contre Clovis, que les jurisconsultes du 16.e siècle sont

ART. 3.

Des Lois maritimes contenues dans le Code de Justinien (1).

Ce code est divisé en douze livres. Le 4e., le 6e. et le 11e. livres contiennent principalement les lois concernant le commerce et la navigation.

D'abord, le 4e. livre est composé de soixante-six

---

parvenus, à force de recherches et dans la conférence des anciennes lois, à rétablir ce Code tel qu'il est aujourd'hui.

(1) Justinien, voulant remédier au désordre qui régnait dans l'administration de la justice, par le trop grand nombre de constitutions des empereurs, qui pour la plupart se contredisaient entre elles, conçut, dès la seconde année de son règne, le projet de faire un nouveau code, qui serait tiré non seulement des constitutions qu'il avait lui-même publiées, mais encore des trois Codes grégorien, hermonegien et théodosien, aussi bien que des novelles de Théodose et de ses successeurs. Justinien confia l'exécution de ce projet à Tribonien, et lui associa neuf autres jurisconsultes qui travaillèrent avec tant d'ardeur, que le code fut achevé dans l'espace d'un an, et publié aux ides d'avril 529. Cet ouvrage se ressentit de la précipitation avec laquelle il avait été fait; il fut corrigé dans les années suivantes par les mêmes jurisconsultes, et reparut vers la fin du mois de décembre de l'année 534.

titres, parmi lesquels nous distinguerons, comme ayant un trait plus direct au commerce maritime,

Premièrement, le tit. 25, *de institoriâ et exercitoriâ actione*, contenant six lois.

On sait que chez les Romains, ceux à qui le commerçant confiait le soin de son négoce étaient nommés *institores*, parce que *negotio gerendo instabant.* Mais quoique le commerçant eût remis à ceux-ci le pouvoir de négocier les marchandises, et qu'il parût en quelque sorte ne point se mêler de son commerce, cependant, lorsqu'un particulier avait contracté avec *l'institor*, il pouvait, en cas de contestation, diriger son action contre le maître, et cette action s'appelait *actio institoria.* Il en était de même relativement au négoce par mer : quiconque avait contracté avec le capitaine, le *magister navis*, pouvait, en cas de contestation, intenter son action contre *l'exercitor*, et cette action était nommée *actio exercitoria.* Aussi la loi 4e. de ce titre veut-elle que les obligations contractées par le maître de navire, c'est-à-dire par le capitaine, obligent le propriétaire de la même manière que l'action institoire. *Ad similitudinem institoriæ tenetur* (1).

Secondement, le tit. 32, *de usuris*, combiné avec le tit. 33, *de nautico fœnore.* Jusqu'au tems de Justinien, comme nous l'avons déjà vu aux notes, en

---

(1) Cujas, dans ses Paratilles, explique en quoi ces deux actions se ressemblent et en quoi elles diffèrent.

parlant des lois rhodiennes, les intérêts du commerce de terre étaient perçus au taux de douze pour cent par an, d'après la loi 21ᵉ. des douze tables et le sénatus-consulte macédonien; et à l'égard du commerce maritime, tant que l'argent était sur mer, il payait des intérêts arbitraires et toujours très-considérables; mais Justinien apporta plusieurs changemens aux taux de ces intérêts. Le résultat de tout ce qu'il établit à ce sujet, fut que l'argent qui traverserait la mer ne paierait plus que douze pour cent par an, et que, pour le commerce ordinaire de terre, on ne paierait plus que six pour cent. C'est ce qui résulte de la loi 26ᵉ. du titre *de usuris* (1).

Quant au 6ᵉ. livre du Code, il n'y a que le 62ᵉ. titre qui traite *de hæreditatibus decurionum, naviculariorum, cohortalium, militum et fabricensium.* Chacun de ces objets a sa loi particulière; c'est pourquoi il en existe cinq. Elles veulent que si quelqu'un meurt *ab intestat* et sans héritiers légitimes, le fisc ne soit pas toujours appelé à l'hérédité, mais quelquefois certaines personnes ou

---

(1) Les novelles contiennent encore quelques dispositions concernant l'usure nautique. La novelle 106 approuve les différens usages d'après lesquels le créancier pouvait recevoir plus de douze pour cent de son débiteur. Mais par la novelle 110, Justinien, en abrogeant les dispositions de la 106.ᵉ, défend, sous quelque prétexte que ce soit, de porter plus haut l'intérêt maritime.

certaines sociétés. Ainsi, par la loi 1re, dans le cas de mort d'un naviculaire ou patron de navire sans héritiers, la corporation de ceux qui exercent la même profession lui succédera, à l'exclusion du fisc.

Le liv. 11 commence par le titre *de naviculariis, seu naucleris publicas species transportantibus*, qui contient six lois. Dans ces lois, on traite des priviléges des naviculaires, ou maîtres de navire, de leurs obligations, de leurs délits, et des peines qu'ils encourent (1).

Le tit. 2, *de prædiis et omnibus rebus naviculariorum*, est en quelque sorte un abrégé du tit. 6 du 13e. livre du Code théodosien. Ici comme là, les biens des naviculaires, par une tacite ou expresse hypothèque, restent toujours obligés envers le fisc, parce qu'ils s'obligeaient à conduire à leur destination, les bleds et autres marchandises publiques chargés à bord par les administrations provinciales.

---

(1) Les naviculaires, ou patrons de navires, formaient une espèce de corps et de collége, qui était sous l'inspection et à la disposition du préfet de l'Annone. Leurs fonctions étaient non seulement de transporter les effets des particuliers, mais ils étaient encore obligés de recevoir à bord, de la part du fisc, du bled, de l'huile, de l'orge, du vin, de l'argent, pour les transporter à la ville ou aux camps militaires. Ils ne pouvaient soustraire leurs bâtimens à ces sortes d'emplois. — V. le titre *de navibus non excusandis*.

Le tit. 3, *de navibus non excusandis*, et le tit. 4, *ne quid oneri publico imponatur*, qui tous les deux ne sont en quelque sorte que la répétition des tit. 7 et 8 du liv. 13 du Code théodosien, ne contiennent que trois lois. Le premier défend aux naviculaires de soustraire leurs navires aux besoins de l'administration publique, qui peut en disposer sans aucun égard aux priviléges dont ils pourraient jouir, et le second ordonne, sous peine même de punitions corporelles et afflictives, en cas de naufrage, que personne ne pourra charger de marchandises particulières sur les navires portant celles de la république.

Le tit. 5, *de naufragiis*, qui contient six lois, porte avec lui-même l'explication de l'objet dont il traite. La première de ces lois sur-tout est marquée au coin de la justice, de la raison et de l'humanité. *Si quandò naufragio navis expulsa fuerit ad littus, vel si quandò aliquam terram attigerit, ad dominos pertineat : fiscus meus sese non interponat. Quod enim jus habet fiscus in alienâ calamitate, ut de re tam luctuosa compendium sectetur.* L. 1, tit. 5, lib. 11 codicis (1)..

---

(1) L'authentique *navigia*, et la Constitution de l'empereur Frédéric, *de statutis, et consuetudinibus contra ecclesiæ libertatem editis tollendis*, placée dans le code après la loi 18.° du tit. 2, *de furtis et servo corrupto*, liv. 6.°, établit aussi que les navires et les marchandises des commerçans, battus par la tempête, ou éprouvant quelque

Le 12e. titre, qui répète la même loi comprise dans le tit. 12 du liv. 10 du Code théodosien, ordonne au préfet d'Orient d'augmenter le nombre des classiques, *ex incensitis et adcrescentibus*, c'est-à-dire, de leurs enfans même déjà habitués au métier de leurs pères.

Le 26e. titre, *de nautis tiberinis*, qui impose aux navires du Tibre les mêmes obligations envers le fisc qu'aux autres bâtimens.

Enfin le tit. 45 du liv. 12, *de littorum et itinerum custodiâ*.

Mais c'est en examinant soi-même, en approfondissant cette célèbre collection, que l'on saura distinguer, parmi toutes ces lois, celles qui regardent privativement la matière que l'on traite. Il suffit ici d'indiquer les principales sources, pour mettre à lieu d'utiliser leurs salutaires effets.

---

autre malheur, qui aborderont dans quelque lieu de l'empire que ce soit, resteront dans l'entière puissance des propriétaires, à moins qu'ils ne soient reconnus pour ennemis ou pour pirates, et cela sous peine de la confiscation des biens, et d'autres peines arbitraires. — C'est ce qui faisait faire à Cassiodore cette belle réflexion, qui se trouve dans les notes de Godefroi : *crudelitatis genus est ultra naufragium velle desævire.*

ART. 4.

Des Lois maritimes contenues dans le Digeste ou Pandectes de Justinien (1).

Le Digeste ne commence à parler des navires et de ceux qui se livrent à la navigation, qu'au tit. 9 du liv. 4, *nautæ, caupones, stabularii, ut recepta restituant.* Nous avons fait mention des diverses actions que ce titre conserve aux hôtes et aux passagers, en parlant de l'Édit perpétuel.

Le 14e. livre comprend,

---

(1) Le Digeste est composé des écrits des plus savans jurisconsultes qui aient vécu depuis la fondation de l'empire romain, et qui, uniquement occupés de l'amour de la justice, n'avaient en vue que le bien public, et le désir de donner des marques authentiques de leur savoir. Cette collection était extrêmement difficile : d'un côté, il y avait à faire choix dans plus de deux mille volumes, et de l'autre, il fallait concilier les opinions qui tenaient, les unes à la secte des sabiniens, les autres à celle des proculéens. — Ce travail fut confié à Tribonien, qui s'associa seize autres personnes. Il fut achevé dans l'espace de trois années, et parut en 533.

Nous avons plusieurs éditions du Digeste, qui ne sont pas semblables dans certains endroits. La meilleure est celle que nous a donnée, en 1782, le savant conseiller d'Orléans, Pothier.

Le tit. 1er., qui traite plus amplement de la nature et des effets de l'action exercitoire, *de exercitoriâ actione;*

Et le tit. 2, qui rapporte la célèbre loi, *lex rhodia de jactu*, dont les sages dispositions suffiraient seules pour nous donner une idée de la sublimité de la législation rhodienne.

Le 22e. livre traite, dans ses deux premiers titres, des intérêts de terre et de mer, *de usuris, et de nautico fœnore.*

Enfin, le 44e. livre, dans son tit. 5, *furti adversus nautas, caupones, stabularios*, traite des délits privés et des vols, et indique, à cet égard, ceux qui se commettent sur les navires, et que nous appelons *baratteries.* L'action est perpétuelle contre les propriétaires de navires et contre ceux qu'ils emploient.

Et, dans son tit. 9, *de incendio, ruinâ, naufragio, rate, nave expugnatâ*, il parle des cas où le voleur aurait profité de la circonstance d'un incendie, d'un naufrage, et d'accidens semblables, pour commettre son crime : alors il pouvait être puni corporellement; et le préteur avait ajouté la peine, dans ce cas, du quadruple, pendant l'année utile, et celle *in simplum*, après l'année expirée.

ART. 5.

Des Lois maritimes contenues dans les Basiliques (1).

SUIVANT l'édition que Fabrot donna à Paris, en l'année 1647, les Basiliques sont divisées en soixante livres.

Le 53e. livre, dont il manque le 7e. et le 16e. titres, parle en général de ce qui a rapport au droit maritime.

Dans le 1er. titre, *de nauticis obligationibus et omnis generis actionibus, etc.*, nous retrouvons cinq lois tirées du Digeste et du Code.

---

(1) A l'exemple de Justinien, l'empereur Bazile publia, en 877, un nouveau corps de droit, qui fut poussé jusqu'à quarante livres. Léon-le-Philosophe, son fils, fit continuer ce travail, et le publia en 886, sous le nom de *Basiliques.* Enfin, Constantin Porphyrogenète, frère cadet de Léon, ayant revu cet ouvrage et l'ayant mis dans un meilleur ordre, le publia de nouveau en 910, suivant Terrasson, ou en 920, suivant Ferrière. Dès lors le corps de droit de Justinien cessa entièrement d'être en usage dans l'Orient, et les Basiliques, qui n'étaient qu'un mélange de droit romain et de droit grec, furent le fondement de la jurisprudence de l'empire grec, jusqu'à la destruction de cet empire par Mahomet, en 1453, sous Constantin XIII.

Le 2ᵉ. titre est intitulé *de nave vindicandâ*, et comprend aussi trois lois tirées du Digeste.

Le 3ᵉ. titre, *de naufragio, et jactu, et collatione*, contient onze lois prises dans le Digeste, et surtout *ad legem rhodiam de jactu*.

Le 4ᵉ. titre est celui *de nave legatâ*. Il ne contient que la loi de Pomponius, 24, § 3, Dig. *de legatis*, 1.

Le 5ᵉ. titre, *de nautico fœnore*, est composé de cinq différentes lois tirées, et du Code et du Digeste.

Le 6ᵉ. titre est intitulé *de piscatoribus, et piscatione, ac de jure maris*, et correspond à la loi 13, § 7 du Digeste, *de injuriis*.

Enfin, le 8ᵉ. titre est intitulé *capita excerpti juris navalis Rhodiarum*, et contient quarante-sept articles ou chapitres du droit maritime des Rhodiens. Nous avons vu que M. Azuni sur-tout, prétend que ce droit est supposé des Rhodiens; mais, encore une fois, si ces quarante-sept chapitres n'appartiennent pas au vrai texte des lois rhodiennes, pourquoi ne seraient-ils pas des fragmens du droit maritime qu'on observait sous les empereurs grecs, tirés du vrai texte de ces lois, qui subsistaient peut-être encore? Cette assertion paraît du moins vraisemblable, quand on considère que les auteurs des Basiliques ont désigné ce titre par ces mots. *Capita excerpti juris navalis Rhodiarum*, chapitres du droit naval, extrait, recueilli, choisi, *excerpti*, des Rhodiens. Les observations de M. Azuni, toutes

judicieuses qu'elles soient, ne peuvent donc empêcher de consulter ces quarante-sept chapitres, et de prendre dans la plus grande considération les principes nautiques qu'ils renferment, au moins comme une émanation des lois rhodiennes.

ART. 6.

Des Constitutions maritimes promulguées par l'empereur Léon.

La constitution 56ᵉ. veut que tout propriétaire légitime d'un terrain situé le long de la mer, ait le droit de défendre à qui que ce soit de pêcher sur ses rives sans sa permission, et révoque la loi 3, § 7 du Digeste, *de injuriis et famosis libellis.*

La constitution 57ᵉ. prescrit la distance à laquelle doivent être en mer les stations des pêcheurs les uns des autres, et elle la fixe à trois cent soixante-cinq pas romains.

La constitution 64ᵉ. commue la peine de mort, portée par *la loi 3, Dig., ad legem corneliam de siccariis,* contre ceux qui cachent des effets sauvés du naufrage, en une amende du quadruple de la valeur.

La constitution 102ᵉ. porte, que quelqu'un qui veut prendre une station pour la pêche, n'ayant pas le terrain suffisant, peut contraindre son

voisin à entrer avec lui en société, et à lui céder le terrain qui lui manque.

Enfin, la constitution 103e., qui veut que, dans le cas d'une pareille société, celui qui a cédé une petite partie de terrain, partage le gain par égale portion avec celui qui en a cédé une plus grande partie, parce qu'ici le gain est produit par l'industrie et les travaux des pêcheurs, et non pas par la plus grande ou la plus petite quantité de terrain. C'est pourquoi il ne peut pas y avoir lieu à la règle connue, que le bénéfice doit se partager entre les associés, à proportion du capital mis en société ou en commun.

Telle est l'idée *générale* et *sommaire* des lois nautiques contenues dans le droit des Romains, et qui étaient pour la plupart tirées des lois rhodiennes, et adaptées aux mœurs de ce peuple. « Peu à peu, ils firent passer dans leurs propres » lois, observe Émérigon, ce qu'il y avait d'es- » sentiel dans celles des Rhodiens. » C'est ainsi que les Romains donnèrent aux lois rhodiennes l'empire de la mer, *lex autem maris.*

SECTION II.

DE LA LÉGISLATION MARITIME DU MOYEN AGE.

Dans les tems de la basse latinité et du moyen âge, les nations instituèrent différens magistrats, sur-tout dans le Levant et sur les côtes de Barbarie, pour l'avantage, l'agrandissement, la sûreté et la police de leur commerce. Ces magistrats portèrent le nom de Consuls, si usité à Rome lors de la république (1).

On conçoit que cet établissement n'appartient point au droit des gens; qu'il est du droit purement politique, et que, par conséquent, il dépend essentiellement des capitulations, des conventions, des traités faits entre les peuples (2).

M. Azuni (3) parle d'une charte de Jacques d'Aragon, de 1268, par laquelle ce roi accorde

(1) Statuts de Marseille, p. 67, ch. *de consulibus extra Massiliam constituendis.*

(2) Les Romains n'avaient point, pour le commerce, de consuls de cette espèce, parce qu'ils ne traitaient avec les nations étrangères, qu'ils appelaient barbares, que par des légats ou envoyés. — Decormis, t. 2, p. 1313.

(3) M. Azuni, Droit maritime de l'Europe, t. 1.

aux habitans de Barcelonne la faculté de se choisir des *consuls* dans les pays au-delà de la mer. Dès 1190, Guide, roi de Jérusalem, avait également accordé aux Marseillais la faculté de se choisir des consuls de leur nation, devant lesquels devaient être portées les contestations qui s'élevaient entre eux et les étrangers.

Suivant ce savant publiciste, l'amiral, chez les Sarrasins, était le modérateur suprême de tout ce qui concernait la marine et les armées navales, et on appelait alors sa dignité *consulat.*

Ducange, dans son Glossaire, au mot *consuls*, rapporte que le magistrat de Pise, qui demeurait à Constantinople, était appelé *consul*, et *bajolo* auprès des Vénitiens. Dès le 10ᵉ. siècle, il existait à Pise une magistrature sous le nom de *consuls*, ou *consuls de l'art de la mer.*

Consuls et comtes sont termes univoques, dit Cleirac (1), « et signifient, dans les auteurs du » moyen âge, juges ordinaires, suivant ce qu'ont » remarqué M. d'Argentré, en son Histoire de » Bretagne, *au liv.* 2, *ch.* 8, et M. Marca, en son » Histoire de Béarn, *au liv.* 3, *ch.* 3. En la mer » du Levant, les juges de la marine ont retenu le » nom de *consuls.* » On les appelait *senieurs*, dans les places de commerce des villes anséatiques (2).

---

(1) Cleirac, Guidon de la mer, au mot *consuls.*

(2) Marquardus, *de jure mercatorum*, lib. 3, cap. 6, n. 33.

Dufresne observe, à ce sujet, qu'anciennement en France, parmi les dignités palatiales, il y en avait une appelée en latin *mercati palatii tolonearium*, dont les fonctions étaient de présider aux *portolans*, et de juger les procès qui s'élevaient à l'occasion de certaines affaires maritimes (1).

Enfin, si l'on parcourt les lois des Visigoths, on trouve que les contestations qui s'élevaient entre les commerçans étrangers, devaient être décidées par leurs propres juges, appelés *tolonarii*, ou autrement *bayles* et *prieurs* des marchands. Lib. II, tit. 3, § 2.

« Voilà pourquoi, dit M. Azuni, la jurisdiction » qui était de la compétence de cette espèce de » magistrats maritimes, fut appelée *consulat*, nom » qu'elle porte encore dans plusieurs villes mari- » times d'Espagne et d'Italie. On dut aussi don- » ner le nom de *consulat* aux lois qui servaient de » règle à ceux qui avaient recours à cette jurisdic- » tion, et l'étendre même au livre qui contenait » ces mêmes lois. »

C'est donc par cette raison que toutes les lois commerciales maritimes qui étaient alors en usage dans l'Orient, et qui servaient à régler la police de la navigation, et tout ce qui appartenait au commerce dans les mers du Levant, furent réunies en un code, et promulguées sous le titre de

---

(1) Dufresne, Glossar., med. et inf. lat., t. 3, p. 1081.

Consulat de la mer, *il Consolato del mare*. Cette collection, si connue de tout le monde, est, après les lois grecques et romaines, la collection des lois les plus célèbres et les plus anciennes qu'on ait conservées sur le commerce et la navigation.

§ I.er

Du Consulat de la mer.

Les savans ne sont pas d'accord sur le tems où fut précisément formée cette compilation, par qui elle fut faite, et quelle fut enfin la nation qui publia le Consulat de la mer.

Grotius, et d'après lui Marquardus, prétendent que le Consulat de la mer est un recueil fait dans le tems des croisades, par ordre des anciens rois d'Aragon, et tiré des ordonnances nautiques des empereurs grecs, de ceux d'Allemagne, des rois de France, de Syrie, de Chypre, de Majorque et Minorque, et des républiques de Venise et de Gênes (1).

Targa et Casa Regis prétendent que cette compilation est l'ouvrage même des anciens rois d'Aragon, et qu'elle a été écrite dans leur langue (2).

---

(1) Grotius, *de jure belli*, lib. 3, cap. 1, § 5; *in alleg.*, n. 6, et Marquardus, ch. 5, n. 39, *de jure mercatorum*.

(2) Targa, cap. 92, et Casa Regis, dans l'édition du Consulat qu'il publia à Venise en 1737.

Enfin, si l'on en croit la préface qui est à la tête comme autorité de la loi, le Consulat de la mer dut être adopté à Rome en 1075, à Acre en 1111, par le roi Louis et le comte de Toulouse, à Majorque en 1112, à Pise en 1118, à Constantinople en 1215, à Paris en 1250, etc. etc.

Mais M. Azuni, *loco citato*, après avoir recouru aux chroniques et aux annales du moyen âge pour s'assurer de la vérité, réfute avec l'histoire, et d'une manière victorieuse, l'opinion de Grotius et des publicistes dont nous venons de parler; il démontre le peu de fidélité de l'auteur de la préface de ces lois, qui a cru en augmenter la valeur en les décorant de tant de nobles témoignages, et il fait voir que la véritable origine du Consulat n'a pu être qu'une production des Pisans, qui réunirent les lois nautiques en usage alors, et les rassemblèrent en corps de constitution maritime, et qui crurent en hommes religieux, après les avoir adoptées, devoir les faire confirmer dans l'église de Saint-Jean-de-Latran, par le pape Grégoire VII, afin de donner, par sa sanction, force de loi à ces statuts.

Vers l'an 1000, Pise devint puissante par l'immensité de son commerce maritime avec l'Orient, et s'éleva au rang des premières villes de la Méditerranée, où elle entretint des flottes si considérables, qu'elles la firent regarder comme sa dominatrice (1). Sa navigation active dut la mettre

(1) Les guerres que Pise soutint avec gloire contre les

nécessairement dans le cas de discuter fréquemment des points de législation maritime, et de désirer d'en former un corps qui réunît toutes les dispositions dont ils pouvaient avoir besoin. Comment, en effet, un peuple qui devait toute sa grandeur et sa richesse au commerce et à la navigation, n'aurait-il pas établi des lois régulatrices, qui sont l'unique moyen et l'instrument principal pour encourager l'une et augmenter l'autre?

Quoi qu'il en soit, dès les premiers tems de sa promulgation, le Consulat de la mer devint la loi commune de tous les peuples navigateurs et commerçans. Il fut universellement adopté, parce qu'il contenait toutes les lois et les usages des places maritimes (1). Les décisions que le Consulat renferme sont fondées sur le droit des *gens*. « Voilà » *pourquoi*, *dit* Émérigon, *elles réunirent les suf-*

---

nations les plus puissantes, par le moyen de ses armées navales, rendirent son nom célèbre en Europe et en Asie, où elle posséda plusieurs îles et villes maritimes. Elle conquit les îles de Corse et Baléares, chassa les Sarrasins de la Sardaigne, se rendit maîtresse de Palerme et de Carthage, donna des secours considérables aux princes croisés de la chrétienté, et délivra Alexandrie, assiégée par les ennemis. — V. *Muratori*, *rerum italic.*, t. 3, etc.

(1) *Consulatus maris, in materiis maritimis, tanquàm universalis consuetudo habens vim legis, inviolabiliter attendenda est apud omnes provincias et nationes.* — Casa Regis, Disc. 213, n. 12.

» frages des nations. Malgré l'écorce gothique qui » les enveloppe quelquefois, on y admire l'esprit » de justice et d'équité qui les a dictées. » (1)

Vinnius, sur la loi 1, ff *de leg. rhod.*, p. 190, dit que la plupart des lois nautiques qui sont en usage aujourd'hui en Espagne, en Italie, en France, en Angleterre, sont puisées dans le Consulat de la mer.

Lubeck, en ses Annotations sur les avaries, p. 110, recommande d'avoir recours au livre du Consulat, qui renferme, dit-il, presque toutes les lois et coutumes des places maritimes.

Le Consulat de la mer a force de loi dans toute l'Italie, dit Deluca, *de credito*, disc. 107, n°. 6, et à Marseille, ajoute Émérigon, pour tous les points auxquels il n'a été dérogé ni par les ordonnances des rois, ni par l'usage actuel du commerce.

Le Consulat de la mer, édition de Venise, de 1737, par Casa Regis, comprend deux cent quatre-vingt-quatorze chapitres de lois originales, adoptées par les Pisans. Les additions qui y furent faites par la suite par *François Celelles*, qui mit tout l'ouvrage en langue catalane, ne furent en vigueur qu'à Barcelonne, et ne servirent de règle qu'aux juges du consulat de cette ville, pour lesquels elles avaient été faites en 1340 et 1484, etc. Ces additions sont divers réglemens sur certains cas de droit maritime et des assurances, qui se

---

(1) Émérigon, Traité des assurances, à la préface.

trouvent p. 210, divisés en vingt-sept chapitres, et qu'on appelle *Réglemens de Barcelonne.*

On trouve partout, dans cette collection précieuse du Consulat, le génie que les lois rhodiennes avaient imprimé aux lois particulières des Romains, et que celles-ci avaient incontestablement communiqué aux réglemens nautiques du moyen âge; car les Pandectes étaient connues et suivies dans toute l'Italie depuis le 6e. siècle, longtems avant qu'elles fussent retrouvées à Amalfi, en 1135 (1). On y voit aussi comment doit se comporter le maître du navire, ou le capitaine, envers les matelots, les passagers, les propriétaires du vaisseau et des marchandises; et les obligations des uns envers les autres y sont également établies (2).

(1) M. Azuni, *loco citato*, après avoir comparé les chapitres 94, 193 et 194 du Consulat, avec le chapitre *cùm arbor, etc.*, du *Breve maris* de Pise, et la loi 3.e comprise dans le titre des Pandectes *ad legem rhodiam de jactu*, dit : Personne ne peut douter que les Pisans n'aient tiré des lois rhodiennes contenues dans les Pandectes, et suivies dans toute l'Italie depuis le 6.e siècle, une grande partie des lois maritimes qu'ils adoptèrent et jurèrent d'observer dans le 11.e siècle. Il cite à cet égard la savante Dissertation de M. l'abbé *Dal Borgo*, imprimée à Lucques en 1764, avec ce titre, *Dissertazione sopra l'Istoria de codici pisani delle Pandette, etc.*

(2) Il serait superflu de relever ici les reproches que

François Mayssoni, docteur en droit et avocat à Marseille, a donné une traduction du Consulat de la mer, mais en si mauvais français, qu'il faut presque toujours avoir recours à l'italien pour l'entendre (1).

Il est triste, observe Valin dans sa préface, qu'un recueil aussi précieux et aussi utile pour tous ceux qui sont appelés à l'étude des lois maritimes, n'ait pas trouvé jusqu'ici un meilleur traducteur. Ce savant commentateur avait fait espérer que le célèbre Émérigon s'était chargé de cette entreprise si digne de ses talens ; mais nous ne croyons pas que ses grandes occupations lui aient permis, avant sa mort, d'achever un ouvrage aussi intéressant.

---

fait au Code du Consulat, Hubner, dans la préface de son livre *de la saisie des bâtimens neutres*, et qu'il appelle une masse informe et un amas assez mal choisi de lois maritimes, etc. « Cet auteur, observe Émérigon, ayant trouvé » dans le ch. 274 des décisions contraires à son système, » a été de mauvaise humeur contre l'ouvrage entier; mais » s'il l'eût examiné avec quelque soin, il se serait con- » vaincu que les décisions que le Consulat renferme sont » fondées sur le droit des gens ». — Émérigon, Traité des assurances, dans la préface.

(1) La première édition en a été faite en 1577, avec privilége de Henri III, datée du 17 août 1576, par les soins de Guillaume Giraud, marchand à Marseille. Cette mauvaise traduction a été imprimée avec tous ses défauts, à Aix, en 1635, chez Etienne David.

§ 2.

Des Lois amalfitaines.

Si le Consulat de la mer eut généralement force de loi dans toutes les villes d'Italie, il paraît néanmoins que les habitans d'Amalfi rédigèrent, pour leur usage, un code particulier de lois maritimes. La ville d'Amalfi, située sur les confins de l'ancienne Lucanie, aujourd'hui la province de Salerne, dans le royaume de Naples, fut, comme Pise, très-florissante par le commerce et la navigation. Ses richesses, sa population, son trafic, ses forces maritimes, la rendirent si puissante, qu'elle employa plus d'une fois ses armes contre les Sarrasins, *pour secourir les souverains pontifes, comme on le voit dans l'histoire des tems moyens.*

Les relations commerciales des Amalfitains, que M. Azuni s'est plu à célébrer d'après l'autorité de Guillaume Pugliesse, de Sigonius, de Muratori et d'Henri Brenkmann, jurisconsulte hollandais (1), étaient tellement étendues, qu'ils avaient une habitation à Jérusalem, sur la permission du calife

---

(1) Guillaume Pugliesse, dans son poëme historique; Sigonius, *de regno ital.*, lib. 9, p. 387; Muratori, dans ses Annales de l'an 1077; et H. Brenkmann, à la suite de ses Pandectes florentines.

d'Égypte, plusieurs établissemens en Sicile, un faubourg à Palerme, des greniers à Messine, et des dépôts d'étoffes auxquelles on donnait le nom d'*amalfitaines;* enfin, ils possédaient à Constantinople l'église de Saint-André, avec un quartier et de grands priviléges. L'on ne voyait, dit Guillaume Pugliesse, que des négocians et des navigateurs d'Amalfi, à Antioche, à Alexandrie, en Syrie, en Arabie, dans les Indes et dans l'Afrique. Partout les industrieux Amalfitains portèrent des marchandises et des produits de leurs manufactures (1).

Il est sans doute bien naturel de croire qu'un peuple aussi commerçant, aussi riche, aussi bien accueilli par toutes les nations, qu'un peuple qui, par ses relations commerciales et hospitalières, donna naissance à cet ordre fameux, dit l'Ordre de Malte ou de Saint-Jean-de-Jérusalem (2), qu'un

---

(1) *Urbs hæc dives opum, populoque referta videtur.*
Nulla magis locuples argento, vestibus, auro.
Portibus innumeris hâc plurimus urbe moratur,
Nauta maris, cœlique vias aperire paratus.
Huc et Alexandri gens hæc freta plurima transit,
Hìc Arabes, Indi, Siculi noscuntur et Afri.
Hæc gens totum propè nobilitata per Orbem,
Et mercanda ferens, et amans mercata referre.

Guill. Pugliesse, liv. 3 de son poëme historiq.

(2) C'est chez les Amalfitains, dit Terrasson, que l'ordre de Malte commença, en l'année 1020, par des marchands d'Amalfi qui, ayant porté chez les Turcs des mar-

peuple à qui l'on attribue, sinon l'honneur d'avoir inventé la boussole, celui du moins d'avoir corrigé cette invention (1); qu'un peuple, enfin, aussi expérimenté dans la navigation, ait voulu régler son commerce maritime par un code de lois particulières.

« Nous savons par l'histoire, observe M. Azuni, » qu'il fut établi dans Amalfi une cour de haute » amirauté, de laquelle ressortissaient toutes les » nations environnant la Méditerranée. Constan- » tinople même y envoyait, pour obtenir, sur les » contestations maritimes, des jugemens équita- » bles. »

Martin Freccia, *de subfeudis*, qui écrivait en 1570, parle de la jurisprudence navale appelée *la Table amalfitaine*. Il assure qu'elle avait éclipsé la loi rhodienne, en ce sens, sans doute, que c'était une émanation des lois rhodiennes tirées des Pandectes, que les Amalfitains avaient étendues et

---

chandises rares, profitèrent de cette occasion pour y établir la religion chrétienne, et pour obtenir la permission d'y fonder des hôpitaux. C'est ce qui leur fit donner le nom d'*hospitaliers*. — V. Terrasson, Hist. de la jurisp. rom., p. 371; Brenkmann, *de Republicâ amalfitanâ*, n. 8.

(1) Dissertation sur la boussole, par M. Azuni, dans laquelle il a démontré que les Français furent les premiers inventeurs de la boussole, et que les Amalfitains ne purent que la corriger; mais que ce furent les Portugais qui la portèrent à sa perfection, et l'employèrent efficacement dans la découverte du Nouveau-Monde.

adaptées aux circonstances où ils se trouvaient, relativement à leur navigation et à leur commerce, d'autant mieux qu'ils possédaient, comme Pise, un exemplaire des Pandectes, perdues en Italie depuis deux cent soixante ans, par l'invasion des Goths et des Lombards. Cet exemplaire fut trouvé à Amalfi, dans le pillage de cette ville, en 1135, par les soldats de l'empereur Lothaire (1). D'après Freccia, toutes les affaires maritimes se décidaient suivant les lois contenues dans la Table amalfitaine, qui, de son tems, était plus en vigueur qu'aucune autre.

Henri Brenkmann confirme l'autorité de Freccia, et s'en appuie; mais il laisse dans l'obscurité l'époque de la formation de cette *Table*.

---

(1) Ce fut dans le pillage de cette ville que quelques soldats de l'empereur Lothaire, qui avait pris le parti du pape Innocent II contre l'anti-pape Anaclet II, comprirent dans leur butin un livre qui ne mérita leur attention que parce que la couverture en était peinte de plusieurs couleurs. On examina ce livre, et l'on trouva qu'il contenait les Pandectes de Justinien. — V. au surplus Terrasson, Hist. de la jurispr. rom., p. 371, 373, et la savante Dissertation de M. l'abbé Dal Borgo, imprimée à Lucques en 1764, dont nous avons déjà parlé.

§ 3.

Des Jugemens d'Oleron.

« Au même tems, nous apprend Cleirac, que » les coutumes de la mer du Levant, insérées au » livre du Consulat de la mer, furent en vogue » et en crédit par tout l'Orient, la reine Éléonore, » duchesse de Guyenne, de retour de la Terre-» Sainte, fit dresser le premier projet des juge-» mens intitulés *Rôles d'Oleron*, du nom de son » île bien-aimée, pour servir de loi en la mer du » Ponent. » (1)

Il ajoute que son fils Richard, roi d'Angleterre et duc de Guyenne, augmenta l'ouvrage par diverses autres décisions concernant la marine marchande.

Selden, *de dominio maris*, et Blackstone, dans ses Lois criminelles, ont voulu enlever aux Français la gloire de la composition de ces statuts, et sans doute pour flatter leur nation, ils ont prétendu que ces lois furent d'abord recueillies et mises en ordre par l'aïeul d'Edouard 1er; qu'ensuite elles furent corrigées, augmentées et pu-

---

(1) Cleirac, Us et Coutumes de la mer, p. 2.

bliées en l'île d'Oleron, par Richard Ier, à son retour de la Terre-Sainte (1).

Quoique ce systême ait été combattu avec avantage par Cleirac, nous répondrons ici avec Valin, « Comment cela se pourrait-il, puisque ce prince n'avait aucun pouvoir sur l'île d'Oleron, qui n'a passé au pouvoir des rois d'Angleterre que par le mariage de la reine Éléonore, duchesse d'Aquitaine, avec Henri, duc de Normandie, depuis roi d'Angleterre, sous le nom de Henri II, duquel mariage est issu Richard Ier, qui, de son aveu, conformément à ce que dit Cleirac, augmenta cette compilation, et la mit dans l'état où elle est aujourd'hui ?

» Si donc elle avait été commencée avant Richard, comme ce n'avait pu être absolument que par l'ordre d'une puissance à laquelle l'île d'Oleron était soumise, il est évident qu'elle ne peut être attribuée qu'à cette reine Éléonore, à l'exclusion des rois d'Angleterre. »

L'auteur de l'Histoire de la Rochelle (2), pour combattre Selden, se prévaut de ce que ce code nautique est en vieux langage français, accompagné de termes gascons, sans aucun mélange

---

(1) Selden, cap. 24, p. 428, lib. 2; — Blackstone, t. 2, ch. 33, p. 224.

(2) Dans sa Description chorographique de l'Aunis, p. 83 et 84.

d'idiôme normand ou anglais. D'ailleurs, il ne faut que parcourir cet ouvrage, pour se convaincre qu'il n'était relatif qu'à la navigation de la mer de Gascogne, qui se faisait de Bordeaux à Rouen, etc., sans aucun rapport avec la navigation d'Angleterre.

Concluons donc que Cleirac a eu raison d'attribuer à la reine Éléonore la première collection des Jugemens d'Oleron, qui furent promulgués vers l'an 1150, pendant qu'Éléonore était encore femme du roi de France Louis-le-Jeune (1), quoique la première édition connue de cet ouvrage ne remonte qu'à l'année 1266 (2).

Tous les peuples, en se conformant aux lois

---

(1) Elle fut répudiée par le roi et son mariage déclaré nul, pour cause de parenté, par le concile de Beaugenci, le 18 mars 1152, quoiqu'il y eût quinze années qu'ils habitassent ensemble comme époux. Elle fut remariée le 18 mai de la même année à Henri, duc de Normandie et comte d'Anjou, fils de Godefroi-*le-Bel* ou *Plantagenète*, depuis roi d'Angleterre.

(2) La preuve que les Jugemens d'Oleron sont plus anciens que l'édition de 1266, résulte de l'édit de Henri III, roi d'Angleterre, duc d'Aquitaine, en date de l'an 1226, rapporté par Cleirac sur l'art. 26 de ces Jugemens, qui déroge aux dispositions de ces mêmes Jugemens sur le fait des naufrages. On ne déroge qu'à des lois antérieures. Les lois d'Oleron sont donc plus anciennes, non seulement que l'édition de 1266, mais même que l'édit de l'année 1226.

primitives sur le commerce et la navigation, se donnèrent alternativement une législation maritime particulière, adaptée à leurs usages et à leur constitution, dont les principes fondamentaux étaient cependant tirés de *l'ancien Droit de la mer.*

La reine Éléonore, tout en réunissant en forme de lois, les usages, les coutumes, les sentences, les jugemens de la mer du Couchant, emprunta du droit maritime des Romains, et des lois rhodiennes contenues dans ce droit, comme l'avaient fait les rédacteurs du Consulat de la mer, les décisions les plus remarquables par leur prudence et leur sagesse, et établit ainsi, sur cette jurisprudence antique, les statuts nouveaux qu'elle voulait donner pour lois au commerce et à la navigation du Ponent.

Les Jugemens d'Oleron contiennent quarante-sept articles, qui sont compris dans la première partie de la compilation de Cleirac, intitulée *les Us et Coutumes de la mer*, et qu'il a expliqués par un excellent commentaire. En suivant ce savant jurisconsulte, nous apercevons presque l'origine de chaque article, et sa conformité avec les anciennes lois.

A l'exemple de celles des Rhodiens, dit Valin, les lois d'Oleron furent reçues avec un tel applaudissement, dès qu'elles parurent, qu'elles devinrent une règle générale de décisions sur les matières maritimes. Les Français reçurent les rôles d'Oleron, observe Cleirac, et les exécutèrent comme

naturels français. En effet, leurs dispositions ont de tous tems été extrêmement respectées, en France sur-tout, et la preuve en résulte de l'article 19 du très-ancien mémoire inséré dans Fontanon, à la suite du titre de l'amiral, folio 1617, où il est dit « que la justice sur le fait de la marine *sera administrée selon les droits jugemens constitués et usagés d'Oleron.* » (1)

§ 4.

Des Lois de Wisbuy.

Les habitans de la Scandinavie durent se livrer de bonne heure au commerce maritime, puisque, selon Huet, ils avaient des ports sur l'Océan et sur la mer Baltique, et que les *Suions*, qui occupaient la partie occidentale, avaient des flottes sur l'Océan. Nous lisons, dans Tacite, que les *Sueones* ou *Suiones*, environnés de l'Océan, étaient puissans sur mer, et que leurs vaisseaux étaient plus commodes que ceux des Romains, et abordaient où l'on voulait, sans qu'on les fît tourner, parce qu'ils avaient une double proue (2).

---

(1) V. au troisième volume des ordonnances royaux, par Antoine Fontanon, au titre de l'amiral.

(2) Tacite, *de mor. germ.*, ch. 44; Huet, Histoire du commerce, ch. 42.

Ces peuples commerçans et navigateurs durent aussi se donner des lois nautiques qui seraient la sauve-garde de leurs transactions maritimes.

Les Lois wisbuyennes parurent après les Jugemens d'Oleron.

Au nord de l'île de Gothland, en Suède, rapporte Joannes Magnus, historien goth (1), fut jadis une très-belle et magnifique ville maritime, nommée Wisbuy, qui fut anciennement la foire et le marché le plus florissant de l'Europe, aujourd'hui presque rien. « Là venaient trafiquer les autres Goths ou Suèves, dit Cleirac, les Rous ou Russiens, les Danois, Prussiens, Livons, Allemands, Flamans, Fins, Vandales, Saxons, Anglais, Écossais et Français. Chaque nation y avait son quartier et des rues particulières à tenir leurs étaux, boutiques, fondiques ou magasins. Tous les étrangers jouissaient des mêmes privilèges que les naturels bourgeois. » (2)

C'est dans cette ville que furent composées les lois et les ordonnances maritimes que les Suédois adoptèrent à leur tour, qui furent conservées, ajoute Cleirac, en langage tudesque ou teuton, et qui sont encore observées par tous les peuples du

---

(1) Joannes Magnus, Histor., lib. 20, cap. 9; lib. 23, cap. 2.

(2) Cleirac, Us et Coutumes de la mer.

Nord. Elles sont, dit Bouchaud, un supplément de ce qu'on appelle *Rôles d'Oleron* (1).

Ces lois ou ordonnances eurent encore cela de commun avec les Jugemens d'Oleron, que dès leur origine elles furent adoptées par les autres nations. Grotius, *Mare liberum*, prétend que l'autorité de ces lois s'étendit non seulement dans la Suède et le Danemarck, mais même chez les peuples au-delà du Rhin, *sicut apud Galliam Leges Oleronis, et apud omnes transrhenanos, Leges wisbuenses.* — Limiers, dans son Histoire de Suède, dit qu'elles étaient autrefois aussi estimées dans la mer Baltique, qu'ailleurs les lois rhodiennes et les Jugemens d'Oleron. — Loccenius, dans sa préface, en parle en ces termes : *Quæ Leges eamdem fermè autoritatem hodiè obtinent, quàm olim Leges rhodiæ.*

Les écrivains du Nord ne veulent pas que les Ordonnances de Wisbuy soient postérieures aux Jugemens d'Oleron (2); mais Selden n'en remonte pas la date au-delà de l'année 1288 (3), et Cleirac, qui les a commentées, est de son avis.

Plusieurs articles de ces lois sont, en effet, une répétition des dispositions des Jugemens d'Oleron;

---

(1) Théorie des traités de commerce, ch. 4, sect. 3.

(2) Kuricke, sur la Rubrique du Droit anséatique, p. 681, et Lubeck, des avaries, p. 105.

(3) Selden, *Mare clausum*, lib. 2, cap. 24.

et l'on retrouve partout l'empreinte du génie qui les a dictées, *dictâ lege navis onustæ. De leg. rhod.*

Si depuis, et pendant quelque tems, la pratique de la mer et du commerce fut négligée par les Suédois; si, sous Charles XII, l'éducation nationale, devenue toute militaire, parut convertir en autant de camps les foyers jadis paisibles des habitans de la Suède, ce peuple, grand de la liberté dont il jouit sous les lois tutélaires d'un gouvernement sage et paternel, est aujourd'hui rendu à l'esprit d'ordre, d'économie et d'industrie; et sans cesser d'être belliqueux, il est tout à la fois agricole, commerçant et navigateur.

§ 5.

Des Lois de la Hanse-Teutonique.

Pour se faire une idée parfaite des lois de la Hanse-Teutonique, il convient d'avoir une connaissance préliminaire de cette confédération fameuse dont le commerce maritime fut le motif et l'objet.

Les écrivains goths et allemands, malgré que Tacite, *lib. de moribus germanorum*, soit d'un avis contraire, prétendent que les allemands sont étrangers à la Germanie, et sont composés d'une assemblée confuse de diverses nations, ce que veut dire le nom *allemand*, qui signifie en lan-

gage du pays *tout homme.* Quoique composés de différentes nations, ils ont toujours été naturellement portés à la société, et à contracter entre eux d'étroites alliances, des confédérations tant particulières que générales, vivant en frères, sans jalousie, et ayant la confiance la plus grande les uns aux autres. « A cause de quoi, ajoutent ces » auteurs, tous les divers peuples d'Allemagne » furent appelés Germains (1). »

Cette inclination naturelle de vivre en société, et cette confiance mutuelle, portèrent, en l'an 1254, suivant Cleirac, et dès 1164, suivant M. Azuni, les villes de Lubeck, Brunswick, Dantzick et de Cologne, à former entre elles une association pour protéger leur commerce sur la mer Baltique et sur l'Océan germanique. Elle établit d'abord quatre principaux comptoirs : à Londres, à Berghen en Norwège, à Novogorod en Russie, et à Bruges en Flandre (2). Mais cette confédéra-

---

(1) Agathias, lib. *de bello Gothorum;* Procopius, lib. 1, *de bel. Goth.,* et lib. 3, *de bel. Vandal.,* et l'abbé Tritheme, Annal., lib. 1.

(2) Cette confédération tirait d'Angleterre, des laines, du plomb, de l'étain, et plusieurs autres denrées; de Berghen et du Nord, de la poix, du goudron, de la résine, de la cire, des fourrures, de l'acier, du fer, des bois, du poisson sec et salé, du salpêtre et du vitriol; de Novogorod, des bleds, des cuirs, du suif, de la cire, des fourrures, et toutes autres pelleteries; et de Bruges, toutes

tion devint si profitable, et se maintint avec tant de loyauté, que plusieurs autres villes de commerce désirèrent d'entrer dans l'alliance, et d'être comprises au nombre des villes confédérées (1). Soixante-deux villes, quelques auteurs disent quatre-vingt-une, furent admises dans cette réunion de priviléges et de droits, qui fut appelée, dans l'origine, *Aenzée Steden*, c'est-à-dire, *Steden*, cité, et *Aenzée*, sur mer; ensuite, par abréviation, *Anserche*, ou *Ansesche*, dont les Français, en prononçant chaque mot à leur manière, ont fait Hanse-Teutonique, prenant le mot *Hanse* pour compagnie ou alliance (2).

Les principaux priviléges de la Hanse-Teuto-

---

sortes de manufactures de Flandre. Le comptoir de cette ville fut ensuite transféré à Anvers. — V. Clignot de Blervache, Mémoires sur le commerce, p. 159, 160, etc.

(1) Telles que Lisbonne, Barcelonne, Séville, Cadix, Livourne, Messine, Naples, Amsterdam, Dort, Calais, Rouen, Saint-Malo, la Rochelle, Bordeaux, Bayonne, Marseille, etc. — La France entra en confraternité avec cette compagnie, sous Louis XI. Cette alliance fut successivement confirmée par déclaration de Charles VIII, du 4 avril 1484; par édit de Henri II, de l'an 1547, et par lettres-patentes de Henri IV, du mois de novembre 1604. — V. Lapopelinière, Traité de l'amiral, ch. 10; d'Argentré, Hist. de Bretag., liv. 13, ch. 25; Servin, t. 1 de ses Plaidoyers, p. 510 et 511.

(2) Aug. Werdenhaghuen, *de Reb. publ. hanseat.*; Em. de Meteren, en sa Chroniq.; Ragueau, verbo *Hanse*.

nique furent, 1°. la ligue offensive et défensive : qui frappe l'un, touche tous, quant à l'injure, etc.;

2°. Dans toutes les villes dépendantes de la confédération, chaque bourgeois de l'une jouissait des mêmes priviléges, immunités et franchises, pour le trafic, que les bourgeois des autres, etc.;

3°. Dans les principales villes, les marchands de la Hanse avaient des comptoirs pour recevoir leurs marchandises, etc. (1);

4°. Dans ces villes, ils tenaient un consul, avec un greffier, pour décider les différens et les procès, lesquels se portaient, par appel, devant les magistrats de la Hanse, ce qui s'appelait *liberté de cour*, sans jamais pouvoir être cités devant les juges des lieux, etc.

Ainsi, le but, l'objet principal de la Hanse-Teutonique, était simplement la communication réciproque que les parties contractantes se faisaient de leurs priviléges, par rapport au commerce, non pour un tems déterminé, comme

---

(1) Qui sont, dit Cleirac, belles maisons de grande étendue, fort superbement bâties, de trois à quatre cents chambres ou salles basses, logeables et meublées splendidement, avec nombre de cabinets, galeries, portiques, et magasins rangés aux environs d'une grande cour, en outre bien pourvues de greniers, magasins, décharges et services à recevoir toutes sortes de marchandises et de provisions, avec grand nombre de serviteurs et d'officiers de leur nation, pour servir et bien régler lesdites maisons, etc. — Cleirac, *loco dicto*.

dans les confédérations guerrières, mais pour un tems indéfini (1). Cette association ne fut donc, en quelque sorte, dans son origine, qu'un contrat de société, en vertu duquel les villes confédérées partagèrent les profits du commerce qu'elles faisaient à la faveur de cette société, qui étendait ses branches sur tous les ports les plus commerçans de l'Europe, depuis le fond du Nord jusqu'aux extrémités de la France, de l'Espagne et de l'Italie.

Les commerçans, répandus sur cette vaste étendue, étaient sans cesse instruits de l'état présent du commerce dans toutes ces parties autrefois éparses, isolées et sans aucune communication suivie. La Hanse était le nœud qui les liait entre elles par un intérêt commun; elle était le centre de tous leurs mouvemens.

Si cette grande association imprima le plus d'activité au commerce de l'Europe, elle exigea en même tems des lois privatives et positives pour organiser sa navigation et lui servir de règles. En conséquence, ses députés, dans une assemblée générale tenue à Lubeck, arrêtèrent des réglemens qui furent publiés, pour la première fois, en 1591,

---

(1) Cependant il y eut quelquefois, entre les villes anséatiques, des associations guerrières, comme en 1370, quand la confédération déclara la guerre à Waldemar III, roi de Danemarck, et en plusieurs autres occasions.

suivant M. Azuni, et en 1597, suivant Cleirac et Émérigon, et qui ont toujours pour base les principes éternels des nations maritimes, c'est-à-dire le droit nautique des anciens peuples, appliqué aux usages modernes des villes confédérées.

Ces réglemens furent depuis revus, corrigés et augmentés, dans une seconde assemblée des députés des villes anséatiques, tenue à cette fin le 23 mai 1614, dans la même ville de Lubeck. Dans cette dernière compilation, qui a pour titre *Jus hanseaticum maritimum*, la distribution des matières a été faite en un plus grand nombre d'articles classés en quinze chapitres ou titres. Elle est beaucoup mieux ordonnée que la première; mais le fond est le même, à quelques changemens près.

On la trouve en latin dans Kuricke, et enrichie d'excellentes notes. Elle se trouve aussi en français, avec l'Ordonnance de Wisbuy, dans les Us et Coutumes de la mer, par Cleirac, à la suite des Jugemens d'Oleron (1).

La jalousie des différentes puissances, leur intérêt particulier et le tems, ont réduit cette célèbre association, cette sage confédération, aux seules villes de Lubeck, Hambourg, Dantzick, Brême, Rostock et Cologne. Que deviendra-t-elle à la suite de cette grande crise qui tourmente depuis tant d'années l'Europe entière?.... (2)

---

(1) Valin, dans sa préface de l'Ordon. de la marine.

(2) Les marchands de la Hanse étaient si jaloux de

§ 6.

Du Guidon de la mer.

C'est avec raison que Valin, t. 1er, p. 15, met au rang des anciennes lois maritimes le traité intitulé *le Guidon de la mer*, qui regarde les contrats nautiques.

Ce traité, dit Cleirac, « est pièce française, et » fut ci-devant dressé en faveur des marchands » trafiquans en la noble cité de Rouen ; et ce, avec » tant d'adresse et de subtilité tant déliée, que » l'auteur d'icelui, en expliquant les contrats ou » polices d'assurance, a insinué et fait entendre » avec grande facilité tout ce qui est des autres » contrats maritimes, et tout le général du com- » merce naval, etc. Cet ouvrage était devenu tant » *maculé* d'erreurs, de fautes, d'obmissions et de

---

leurs priviléges, qu'en l'an 1597, la reine Elisabeth, fière des heureuses navigations de ses amiraux, ayant méprisé les Allemands, et voulu *les tailler de nouveaux subsides*, ils aimèrent mieux quitter, se retirer et laisser leur comptoir de Londres, que perdre *ou faire brèche à leurs anciens priviléges et libertés*. — Anvers devint ensuite un des plus considérables comptoirs de la Hanse. — Em. de Meteren, en sa Chroniq. 19, feuillet 392; Camden, *in Hist. reginæ Elisabeth, ad ann. 1595, etc.*

» transpositions, qu'il était dans le mépris comme » un diamant brut tout à fait obscur et mécon» naissable, etc. » (1)

Malgré les *souillures* dont cette pièce est *maculée*, observe Émérigon, on y trouve les véritables principes du droit nautique. Si le style en est suranné, si le texte est corrompu en divers endroits, le Guidon n'en est pas moins très-précieux, par la sagesse et le grand nombre de décisions qu'il renferme (2).

C'est en effet une collection des coutumes qui se pratiquaient alors, et des principes qui servaient de règles concernant les contrats maritimes. Les maximes qu'elle indique sont développées avec érudition et classées avec méthode. Elle contient vingt chapitres, suivis des Assurances d'Anvers, publiées en 1593, et des Assurances d'Amsterdam, publiées en 1598.

L'auteur du Guidon n'y a rien omis, continue Cleirac, si ce n'est d'y mettre son nom, pour en conserver la mémoire, et l'honneur qu'il mérite d'avoir tant obligé sa patrie et toutes les autres nations de l'Europe, lesquelles peuvent trouver en son ouvrage l'accomplissement de ce qui manque, ou la correction de ce qui est mal ordonné aux réglemens que chacune a faits en particulier sur semblable sujet.

---

(1) Cleirac, Us et Coutumes de la mer.

(2) Émérigon, Traité des assurances, t. 1, p. 14.

SECTION III.

DE LA LÉGISLATION COMMERCIALE MARITIME DE LA FRANCE.

Pendant long-tems la France ne connut d'autres lois, sur le commerce de mer, que celles contenues dans le Rôle d'Oleron et dans le Guidon de la mer. Les rois de la première race ne s'occupèrent aucunement de la législation nautique, et ne songèrent point à nous donner des réglemens pour fixer la jurisprudence maritime, et prévenir les discussions qui pouvaient naître entre les commerçans et les gens de mer.

Dans les Capitulaires même de Charlemagne, de Louis-le-Débonnaire et de Charles-le-Chauve, sous la seconde race, tout se réduit à un seul chapitre, intitulé *de littorum custodiâ.*

Cependant nous voyons, dès ces tems reculés, les Francs aller en Orient et établir quelques relations de commerce avec ces contrées. M. de Guignes rapporte plusieurs passages des anciens historiens, qui démontrent jusqu'à l'évidence ces communications premières de nos ancêtres avec

le Levant (1); et Agathias, natif de Myrine, avocat à Smyrne au 6e. siècle, fait un portrait avantageux des Français qu'il connaissait par le commerce (2).

Nous voyons d'ailleurs Clovis recevoir de l'empereur Anasthase le titre et les ornemens de patrice et de consul, et ses successeurs entretenir des correspondances d'amitié et de commerce avec les empereurs de Constantinople. Théodebald envoie des ambassadeurs à Justinien, et Chilpéric à l'empereur Tibère; et par ces ambassades, nous apprenons que les Francs avaient des vaisseaux qui

---

(1) Nous lisons dans Gregoire de Tours, dit M. de Guignes, que des domestiques de l'archidiacre Vigile volèrent, à Marseille, du tems de Sigebert, roi de Metz, plusieurs barils d'huile qui appartenaient à des marchands d'outre-mer, et ce vol sert à nous instruire que Marseille était alors un port fréquenté par les étrangers. Cet historien nous apprend encore que nous tirions de l'Égypte, par Marseille, *le papyrus*, ou papier, et les épiceries; que le vin de Gaza était renommé en France du tems de Gontran, roi d'Orléans, et qu'après la mort de Rugnemod, évêque de Paris, un marchand syrien nommé *Eusèbe, quidam negociator genere syrus*, parvint, à force de présens, à se faire nommer évêque de cette ville, et qu'il remplit de Syriens l'école de Paris. — — M. de Guignes, Mémoire de l'Académie, t. 37, p. 467 et suiv.

(2) Agathias, Hist., p. 13. Il est auteur d'une Histoire qui peut servir de suite à celle de Procope; elle a été traduite en français par le président Cousin.

allaient sur la Méditerranée. Tibère députe à son tour, l'année suivante, vers Childebert, pour l'engager à attaquer les Lombards, et répète ces sollicitations en 588. « Ces guerres d'Italie, dit Mezerai, et les pensions que nos rois tiraient de » Constantinople, jointes au commerce qu'ils éta» blirent avec les nations du Levant, amenèrent » de ces pays-là une grande abondance d'or et » d'argent, comme aussi quantité de pierreries, » de soies, et de riches vases et ornemens. » (1)

D'un autre côté, Charlemagne, devenu maître de presque toute l'Europe, étend et protège le commerce de ses sujets, en envoyant de grands secours aux chrétiens d'Égypte et d'Afrique, à Alexandrie et à Carthage, qui n'étaient que des entrepôts de commerce, sans rapport aucun avec la religion, et en réprimant les entreprises des Vénitiens, qui tendaient dès lors à un commerce exclusif. C'est dans les mêmes vues, et pour secourir les négocians du Levant, qu'il entretint des liaisons d'amitié avec le calife *Haroun-Arraschild*, qui, par une capitulation, lui abandonna à Jérusalem le quartier occupé par les chrétiens.

Enfin Louis-le-Débonnaire arme, en 820, des flottes sur la Méditerranée, pour poursuivre les pirates qui avaient coulé à fond huit vaisseaux marchands; et Louis, fils de Lothaire, porte des

---

(1) Mezerai, p. 118, *ad ann. 638*.

plaintes à l'empereur de Constantinople contre le patrice Nicétas, qui avait insulté des marchands esclavons, alors sujets de Louis, et qui faisaient le commerce dans la Méditerranée (1).

Mais ces faibles rayons de sagesse et d'encouragement parurent comme des lueurs passagères, au milieu des épaisses ténèbres dont furent enveloppés ces siècles d'ignorance et de tyrannie, et jusqu'à Charles VI, la France n'eut aucun réglement maritime, aucune législation nautique. Nous ne trouvons point, en effet, de plus anciennes ordonnances sur la navigation, que celle de ce monarque donnée à Paris, au mois de décembre 1400, par laquelle on commença à régler les droits et la jurisdiction de l'amiral, qui prit le titre d'*amirauté*.

Depuis cette époque jusqu'à François Ier, il n'y a que la petite ordonnance de 1480, rendue à Tours, au mois d'octobre, par Louis XI, en faveur de l'amiral de Bourbon.

François Ier rendit deux ordonnances sur le commerce maritime, l'une à Abbeville, au mois de juillet 1517, et l'autre à Fontainebleau, au mois de février 1543, dont le motif fut principalement de déterminer la compétence des juges de l'amirauté, et de fixer les délais de cette jurisdiction, où les affaires se traitent de jour en jour et d'heure

---

(1) M. de Guignes, *loco citato.*

en heure, suivant les circonstances, art. 6. *Extra ordinem levato velo, de plano, sine strepitu judicii.*

Henri III en fit aussi une en 1584, à la réquisition de l'amiral de Joyeuse, et ce n'est guère qu'une copie de celle de 1543.

Du berceau de l'empire français jusqu'à Henri IV, les progrès du commerce, de la navigation et de l'industrie, furent retardés par les guerres civiles, la tyrannie féodale, les fureurs religieuses, l'anarchie et l'insurrection des ducs et des comtes (1), les malheureux règnes de Charles VI et de Charles VII, les intrigues d'Isabelle de Bavière, les rivalités sanglantes des deux factions de Bourgogne et d'Orléans, la misère des peuples, la faiblesse du gouvernement, l'ambition des Guises, le génie malfaisant de Catherine de Médicis, l'esprit de finances qui commençait à s'introduire, et par la barbare et dévorante cupidité des gens d'affaire, à qui la

(1) « Cette anarchie et cette insurrection des ducs et des » comtes, dit Mezerai, firent des progrès si rapides que » la monarchie féodale détruisit la monarchie politique; » de sorte que les grands s'emparèrent des provinces et » comtés, dont ils n'étaient que les gouverneurs et les » juges, et que les évêques même, à leur exemple, se » déclarèrent les seigneurs des villes dont ils n'étaient que » les pasteurs. De là la bizarrerie et l'incohérence de nos » coutumes. Le royaume était tenu alors sous les lois des » fiefs, se gouvernant comme un grand fief plutôt que » comme une monarchie. »

protection donnait un nouvel essor. Dans cette époque désastreuse, on voit l'esprit humain, descendu rapidement de la hauteur où il s'était élevé, laisser à l'ignorance traîner après elle, ici la férocité, ailleurs une cruauté raffinée, partout la corruption et la perfidie. A peine quelques éclairs de talens, quelques traits de grandeur d'âme et de bonté, quelques idées de navigation et de marine, peuvent-ils percer à travers cette nuit profonde. Des rêveries superstitieuses sont le seul génie des hommes ; l'intolérance leur seule morale ; et la France, comprimée par le despotisme féodal (1), attendait dans l'asservissement et dans les larmes, le moment où de nouvelles lumières lui permettraient de renaître à l'humanité, aux vertus, et au libre exercice de l'industrie nationale, du commerce, de la navigation et des arts.

Aucun roi de France n'avait encore jeté des regards attentifs vers un système suivi de navigation

(1) « Alors, dit Raynal, les nobles étaient de petits souverains qui abusaient de leur autorité, et résistaient à celle du prince. Les barons avaient du faste et de l'avarice, des fantaisies et fort peu d'argent. Tantôt ils appelaient les marchands dans leurs petits états, et tantôt ils les rançonnaient. C'est dans ce tems barbare que se sont établis les droits de péage, d'entrée, de sortie, de passage, de logemens, d'aubaines, d'autres oppressions sans fin ». — Raynal, t. 1, p. 13.

et de marine; aucun roi sur-tout n'avait encore pensé sérieusement aux avantages que pouvait procurer le commerce des Indes; et l'éclat qu'il donnait aux autres nations n'avait pas réveillé l'émulation française. Henri IV est le premier qui ait appuyé d'un *système réfléchi* l'établissement d'une marine en France, dont les fondemens semblent avoir été aperçus par Louis IX.

En effet, Henri IV ne fut pas plutôt paisible possesseur d'un trône qu'il avait conquis par ses armes, sa constance héroïque, et l'éclat de ses vertus, qu'il s'occupa de procurer aux Français un commerce étendu; et, dans ces vues, il forma l'établissement de plusieurs compagnies de négocians, pour prendre part aux richesses de l'Orient, que les Portugais, les Anglais et les Hollandais se disputaient. Il traça le plan d'une marine, et prit sous sa protection spéciale les pêcheries des côtes de l'Amérique septentrionale, en créant Montz, par lettres-patentes de 1603, son lieutenant général dans toute l'Acadie. Les moyens de communications, pour le commerce, furent étendus par l'établissement des postes et messageries; l'exportation des grains fut favorisée; le canal de Briare fut commencé, et Henri enrichit les provinces méridionales de la culture du mûrier et de la récolte de la soie.

Mais l'espérance de voir effectuer tant de projets utiles, disparut par la mort précipitée de ce grand monarque, qui n'eut que le tems de cicatriser les

plaies profondes de l'état, sans pouvoir les guérir ! (1)

En vain Louis XIII voulut imiter son exemple : il eût trop d'affaires, les premières années de son règne, pour pouvoir exécuter des conceptions aussi vastes. Cependant, sous le ministère du cardinal de Richelieu, on publia l'ordonnance du mois de janvier 1629, où furent insérés quelques articles tendant, tout à la fois, à établir l'ordre dans la marine militaire, et une police dans la navigation marchande (2).

---

(1) Quels noms ont illustré cette période de la vie de Henri IV ! Sully, le président Jeannin, Montaigne, Charron, de Thou, Bodin, Amyot, le grand l'Hopital (que Henri ne fit qu'entrevoir), *Pithou*, *Dupuy*, *Saint-Marthe*, les Varrons de leur tems, etc. — On rapporte que Henri IV, dans le dessein de rétablir la navigation et le commerce, donna ordre au président Jeannin, son ambassadeur extraordinaire auprès des Etats-Généraux de Hollande, d'y prendre sur l'un et l'autre objet des éclaircissemens, et d'amener de Hollande quelques officiers de marine qui eussent fait des voyages de long cours. — Histoire de la marine, Paris, 1746, t. 2, p. 377.

(2) Par traité du 19 mai 1626, conclu avec Nicolas de With, hollandais, et Jean Meurier de Saint-Remi, de Redon en Bretagne, Louis XIII créa une compagnie générale de commerce, qui porta le singulier titre de *Compagnie de la nacelle de Saint-Pierre fleurdelysée*. — Et par édit de mai 1628, il créa aussi la Compagnie du Canada.

Il était réservé au siècle de Louis XIV de nous donner, entre autres bienfaits, un Code complet de législation nautique.

Ce beau siècle, si fertile en grands hommes, en servant d'époque à la grandeur de l'esprit humain, est devenu le quatrième âge heureux dans l'histoire du Monde (1).

---

(1) On sait que l'on compte quatre siècles dans l'histoire du Monde.

Le premier est celui de Philippe et d'Alexandre, ou celui des Périclès, des Démosthènes, des Aristote, des Platon, des Apelle, des Phidias, des Praxitèle, et cet honneur a été renfermé dans les limites de la Grèce.

Le second siècle est celui de César et d'Auguste, désigné encore par les noms de Lucrèce, de Cicéron, de Tite-Live, de Virgile, d'Horace, d'Ovide, de Varron, de Vitruve, etc.

Le troisième siècle est celui qui suivit la prise de Constantinople par Mahomet II, où l'on vit une famille de commerçans s'élever au pouvoir, et appeler à Florence les savans que les Turcs chassaient de la Grèce. Les Italiens honorèrent les beaux-arts du nom de *vertus*, comme les premiers Grecs les avaient caractérisés du nom de *sagesse*.

Le quatrième siècle est celui de Louis XIV, et c'est peut-être, dit Voltaire, celui des quatre qui approche le plus de la perfection. Enrichi des découvertes des trois autres, il a plus fait en certains genres que les trois ensemble. La saine philosophie n'a été connue que dans ce tems.

Voltaire, Introd. au Siècle de Louis XIV, ch. 1.er

The Ord. of Louis XIV – 1681 "a code which in matter and style is one of the most finished acts of legislation that ever was promulgated". Abbott on Shipping, Preface.

De l'Ordo[illegible]

Ce n'était pas assez pour la gra[illegible]sance de Louis xiv, de créer une m[illegible]ormidable, il voulut encore établir la navigation sur des bases solides, et faire fleurir le commerce maritime par de bonnes lois et par une législation qui fût digne de lui.

Louis xiv avait déjà mérité le titre de législateur de la France, à la faveur des ordonnances de 1667, 1669, 1670 et 1673, qu'il avait publiées pour réformer l'administration de la justice, tant au civil qu'au criminel, et fixer la jurisprudence des eaux et forêts, ainsi que celle du commerce de terre. Mais, disons-le avec Valin, son chef-d'œuvre, dans le genre législatif, était réservé pour la jurisprudence maritime. En effet, la partie la plus délicate, et en même tems la plus dangereuse, était ce qui concernait les matières nautiques. Les contrats maritimes avaient été tellement abandonnés en France, que *Cleirac* était le seul des auteurs français qui eût tracé des règles-pratiques à cet égard; et excepté quelques réglemens de police, il n'avait été question que des droits et prérogatives de l'amiral et de sa jurisdiction.

Quel dicernement, quelle profondeur de vues, quelle étendue de connaissances, quelle combinaison d'idées, ne fallait-il pas pour la formation et l'exécution d'un ouvrage où il s'agissait de saisir, parmi les différentes lois des anciens peuples navigateurs que nous venons d'analyser, tout ce qui convenait à l'économie du droit maritime et au bon ordre du commerce! Il fallait retrancher de ces antiques usages ce qu'il y avait d'imparfait; éclaircir ce qui était obscur; adapter à nos mœurs ce qu'il y avait de bon, et ajouter ce qui avait échappé à la prévoyance des premiers fondateurs de la législation nautique.

On ignore quels ont été les rédacteurs de l'Ordonnance de la marine de 1681 : par une fatalité inconcevable, les noms de ces grands hommes ne sont pas parvenus jusqu'à nous (1). Mais on con-

(1) S'il m'est permis de hasarder mes conjectures, dit Valin, sur la rédaction de notre ordonnance, j'observerai que parmi les manuscrits de la bibliothèque de monseigneur le duc de Penthièvre (amiral de France), il y a, dans le registre numéroté 848, une savante, curieuse et vaste compilation des lois anciennes maritimes, etc., des projets d'édits et réglemens dressés par ordre du cardinal de Richelieu,..... le tout conféré ensemble, avec l'avis de plusieurs auteurs, et distribué en différens titres.

Il y a aussi apparence que les mémoires que prit monsieur d'Herbigny, chargé par le roi de faire la visite des ports du royaume, et d'examiner la jurisprudence, les

çoit qu'il ne pouvait y avoir que des génies vastes et profonds qui fussent en état de former cet admirable corps de doctrine, si précis, si lumineux, si sage, si savant, et si exact dans sa distribution et dans ses décisions, qu'il présente autant de traités abrégés de jurisprudence, qu'il y a de sujets qui en font l'objet.

« L'Ordonnance de la marine, dit son célèbre commentateur, est telle, que les nations les plus jalouses de notre gloire, déposant leurs préjugés, leur haïne même, l'ont adoptée à l'envi, comme un monument éternel de sagesse et d'intelligence. »

L'Ordonnance de la marine a eu trois commentateurs différens; *Marville*, en 1714, et un avocat de Marseille nommé *Jausseau*. Mais Valin est le seul, dit Émérigon, qui ait exécuté le projet hardi de commenter cette Ordonnance, et le succès a justifié son entreprise. Si ce célèbre jurisconsulte n'a pas donné à la partie concernant les contrats maritimes toute l'étendue dont elle paraît susceptible, c'est qu'il s'était borné à expliquer chaque article de l'Ordonnance; mais ce projet utile a été

---

statuts, réglemens, ordonnances et arrêts dont les officiers de l'amirauté s'étaient servis jusqu'alors, ont fait partie des matériaux de l'ordonnance de 1681. — C'étaient là, sans doute, de grandes avances; mais eu égard à ce qui restait à faire, la gloire des rédacteurs doit toujours paraître la même. — V. Valin, dans sa préf., p. 5.

rempli au-delà de toute espérance, par la lumière du Midi, Émérigon, et le savant conseiller d'Orléans, Pothier.

Cleirac, Valin, Émérigon et Pothier, sont les seuls auteurs français qui aient véritablement traité de la jurisprudence maritime ; et parmi les étrangers, nous distinguerons Stracha (1), Stypmanus (2), Loccenius (3), Kuricke (4), Vinnius (5), Lubeck (6), Selden (7), Targa (8), et

---

(1) Stracha, dont les Traités se trouvent à la suite des Décisions de la Rote de Gênes, collection in-folio, imprimée premièrement à Cologne, en 1623, et ensuite à Amsterdam, en 1669.

(2) Stypmanus. — V. son Traité imprimé in-4.°, 1661, à Stralsund.

(5) Loccenius, auteur suédois, petit format in-12, imprimé à Stockolm en 1652.

(4) Reinoldus Kuricke, *ad Jus maritimum hanseaticum*, imprimé in-4.° à Hambourg, en 1667.

Les œuvres de ces trois derniers jurisconsultes se trouvent réunies dans une collection réimprimée in-4.° à Magdebourg, en 1740, sous le titre de *scriptorum de jure nautico et maritimo Fusciculus, etc.*

(5) Arnoldus Vinnius, sur Peckius, dont les œuvres furent d'abord imprimées en 1647, et ensuite à Amsterdam, in-12, en 1668.

(6) Lubeck, *de avariis.*

(7) Selden, *de dominio maris.*

(8) Targa et quelques autres, qui ont écrit en italien.

sur-tout Casa Regis (1), dont les décisions sont plus conformes à nos mœurs, à nos usages en général, et à la droite raison.

A côté de savans aussi recommandables, je ne me dissimule point combien la tâche que j'entreprends est pénible et difficile ; on court risque de *broncher* à chaque pas, en cherchant à se frayer des routes dans des lieux escarpés, bordés de précipices ; mais on a droit de se rassurer, en marchant à l'aide de ces grandes lumières. Quels guides plus sûrs pouvions-nous choisir ? Quelles routes plus certaines pouvions-nous suivre que celles qu'ils nous ont tracées avec tant de justesse et de sagacité ? Dans quelle source plus féconde pouvions-nous puiser de plus grandes richesses ? Nous nous ferons un devoir de rapporter tout ce qu'ils auront dit et pensé, sitôt que cette autorité magistrale ne se trouvera pas changée par la loi nouvelle : ce ne sont pas toujours des arrêts que l'on demande ; ce sont des raisons instructives et des principes que l'on cherche. Nous rappellerons la jurisprudence progressive du commerce maritime, et nous établirons, autant qu'il sera en nous, les saines maximes de la législation nautique, auprès des changemens intervenus.

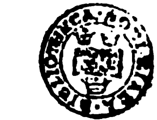
---

(1) Casa Regis, dont les ouvrages, imprimés en partie, pour la première fois, sous ses yeux, ont été réimprimés peu de tems après sa mort, avec des augmentations, en 1740, en trois volumes in-folio.

Si nous ne parlons point des lois maritimes qui concernent le commerce et la navigation des autres peuples modernes, c'est qu'ici nous n'avons envisagé l'histoire de l'ancienne législation nautique, que relativement à l'influence qu'elle a eue sur notre jurisprudence commerciale particulière: d'ailleurs, les lois des étrangers dérivent des mêmes principes et des mêmes sources.

TITRE I.er

DES NAVIRES ET AUTRES BATIMENS DE MER.



Chez tous les peuples navigateurs, les navires ou *vaisseaux* ont été un objet de respect et de vénération. A Rhodes, la garde en était confiée aux soins d'une magistrature sévère.

Le navire *Argo* fut par les Grecs placé dans les cieux.

Les Athéniens conservèrent la *Galère salaminienne* pendant plus de mille ans, depuis Thésée jusque sous le règne de Ptolomée Philadelphe. Ce navire portait tous les ans des offrandes au temple de Délos; il fut respecté des nations.

Carthage envoyait chaque année, à Tyr, des présens sur le vaisseau *Sacré*.

Les anciens offraient tous les printems un vaisseau à Diane, c'est-à-dire à la lune, qu'ils regardaient comme la déesse de la mer. « La religion » des peuples, dit Diane dans Apulée, liv. II, m'a » consacré de tous tems ces jours heureux, où les » tempêtes et les orages finissent avec l'hiver, où » la mer, oubliant sa fureur, recommence à de» venir navigable. C'est dans ces jours que mes

» prêtres me consacrent un vaisseau qui n'a ja-
» mais servi, comme les prémices de toutes les
» navigations qui se doivent faire sur la mer. »

Le vaisseau du plus illustre navigateur de l'Angleterre, du célèbre capitaine Cook, fut respecté pendant la guerre de 1778, d'après les ordres du gouvernement français (1).

Autrefois on mettait, en quelque manière, au rang des *navires sacrés*, les barques des pêcheurs. Louis XIV avait eu la générosité de proposer à ses ennemis cet armistice partiel, même pour les navires marchands.

Les navires ou *vaisseaux* sont partout le symbole du commerce, de l'industrie et de l'abondance.

Sous ces noms de *navires* ou *autres bâtimens de mer*, sont compris même les chaloupes, les esquifs et les plus petits bateaux, parce que tout cela sert à la navigation : *Sub vocabulo navis omnia navigationum genera comprehenduntur.* — (*Stypmanus*, *ad Jus maritimum*, *part.* 3, *cap.* 1, *n°.* 8, *et Stracha*, *de navibus*, *part.* 1, *n°.* 2).

Le mot navire comprend tout bâtiment de charpenterie propre à flotter et à être mené sur l'eau. *L.* 1, § 6, *ff de exercitoriâ actione. Navim accipere*

---

(1) Ce capitaine fut tué le 13 février 1779, par un sauvage, à Owhihée, une des îles Sandwich. *Vita mortuorum, in memoriâ vivorum est profita.* — Cicero, Philip. 9, cap. 5.

debemus, sive marinam, sive fluviatilem, sive in aliquo stagno nagivet.

Les chaloupes et les plus petites barques, observe Émérigon, sont comprises sous la même dénomination. *Navigii appellatione, etiam rates continentur.* L. 1, § 14, *de fluminibus.*

Le mot vaisseau n'est pas moins générique que *navire.* Le terme de *vaisseau*, dit Cleirac, *termes de marine*, comprend toutes les espèces de navires, galères, barques et bateaux.

Le mot *bâtiment de mer* est aussi générique que les deux précédens.

Ainsi le Code de commerce, comme l'Ordonnance de 1681, et comme toutes les lois anciennes, en parlant des navires et autres bâtimens de mer, entend par là toutes les espèces de bâtimens de charpenterie qui servent à la navigation : *omnia genera navigationum.*

Il est vrai qu'Émérigon dit que les mots *navires* et *bâtimens* reçoivent la signification que l'usage de chaque pays leur défère, et qu'il cite Vatel, liv. 2, ch. 17, § 272, pour prouver que la vraie signification d'une expression, dans *l'usage ordinaire*, c'est l'idée que l'on a coutume d'attacher à cette expression.

Mais Émérigon, par son observation, qui est juste dans le sens où il l'a faite, veut dire que l'usage ordinaire a attaché une idée différente à chaque mot dont on se sert pour désigner un bâtiment quelconque. Par exemple, on entend communé-

ment par *vaisseau*, un vaisseau de guerre de la plus forte capacité ; par *frégate*, un vaisseau de guerre de moindre capacité ; par *corvette*, les médiocres vaisseaux de guerre bien armés ; par *paquebots*, des vaisseaux de passage, etc. etc. Le mot *navire* est consacré plus particulièrement à ce qui concerne la navigation marchande ; et celui de *bateau*, à ce qui regarde la navigation fluviale. Cependant, dans le langage de la loi, toutes ces différentes espèces de bâtimens sont compris sous la dénomination générique de *navires* et *autres bâtimens de mer : Navem accipere debemus, sive marinam, sive fluviatilem, sive in aliquo stagno naviget.* Ainsi, les uns comme les autres, n'importe quelle acception l'usage vulgaire leur donne, sont soumis aux lois générales du commerce ; et les réglemens de police particulière pour chaque espèce de navigation, ne peuvent les soustraire à l'empire des lois nautiques, qui font droit commun dans cette partie.

Le navire ou vaisseau est capable d'une division métaphysique et légale ; mais on ne saurait le partager physiquement sans le détruire. Il est indivisible de fait et non de droit : *Individua est de facto, non de jure.* — (*Voyez Faber, sur la loi* 3, ff *de conditione ob turpem vel injustam causam, t.* 3, *p.* 313, *et Targa, cap.* 9).

Le navire ou vaisseau est toujours présumé le même, quoique tous les matériaux qui, dans le principe, lui avaient donné l'etre, aient été successivement changés. *Navem, si adeò sæpè refecta*

esset, ut nullà tabula eadem permaneret, quæ non nova fuisset, nihilominùs eamdem navem esse existimari. L. 76, ff *de judiciis;* l. 24, § 4, ff *de legatis* et *fideicommissis;* l. 10, § 7, ff *quibus modis usufructus, vel usus amittitur.* — (*Voyez aussi Kuricke, quest.* 5, *et Loccenius, lib.* 1, *cap.* 2, *n°.* 7).

Le soin que les Athéniens avaient de remettre des planches neuves à la place de celles qui vieillissaient, pour la conservation de la *Galère salaminienne*, donna lieu à cette fameuse dispute des philosophes de ce tems-là : savoir, si ce vaisseau, dont il ne restait plus aucune des pièces primitives, était le même que celui dont Thésée, vainqueur du Minautaure, s'était servi pour revenir de l'île de Crète. — (*Alexander ab Alexandro, lib.* 3, *cap.* 1).

On agitait encore, avant la révolution, la même question au sujet du *Bucentaure*, espèce de galère sacrée, dont tous les ans, le jour de l'Ascension, la seigneurie de Venise se servait, lorsque le doge faisait la cérémonie d'épouser la mer (1).

Mais quoique, par la succession des tems, tous

(1) On sait qu'en 1177, Venise, dans la querelle qui divisait l'empereur Frédéric Barberousse et le pape Alexandre III, s'étant déclarée en faveur du pontife, son doge, Sébastien Ziani, défit Othon, fils de Frédéric, le prit avec trente galères, et coula à fond ou brûla le reste de sa flotte. Dans l'enthousiasme de sa reconnaissance, Alexandre III présenta au vainqueur un anneau d'or : « Servez-vous» en, lui dit-il, comme d'une chaîne pour tenir les flots

les membres, ou toutes les parties d'un corps aient changé, cependant par l'effet de la subrogation, le corps est toujours présumé le même. *Licèt spatio temporis singula corpora mutentur, tamen mediante subrogatione, semper dicitur eadem res.* C'est ce qui faisait dire à l'empereur Julien, à la fin de sa lettre en faveur des habitans d'Argos, que les états étaient immortels; et à Sénèque, que le nom du fleuve demeure toujours le même, quoique l'eau s'écoule incessamment. Ainsi donc, un peuple est censé le même aujourd'hui qu'il était il y a cent ans, quoiqu'il ne reste pas une âme vivante de ce tems-là. C'est toujours le même peuple, dit Dumoulin, le même sénat, la même légion, le même édifice, le même troupeau, le même navire, etc. *Idem populus, eadem navis, idem ædificium, idem grex, idem vivarium.* — (*Dumoulin, Cout. de Paris*, § 1, *gl.* 8, *n°.* 19).

Il en serait autrement, si le vaisseau avait été démonté et rebâti, fût-ce des mêmes planches, sans que le fond du vaisseau subsistât toujours en

---

» assujétis à l'empire vénitien; épousez la mer avec cet
» anneau, et que désormais tous les ans, à pareil jour, la
» célébration de ce mariage soit renouvelée par vous et vos
» descendans. La postérité saura par là que vos armes vous
» ont acquis le vaste empire des ondes, et que la mer vous
» a été soumise comme l'épouse l'est à l'époux. »

Hist. des prog. de la puiss. nav. de l'Angl., par M. de Sainte-Croix, t. 1.er, introduct., p. 16 et 17.

son entier. *Si autem dissoluta sit, licèt iisdem tabulis, nullâ prætereà adjectâ, restaurata sit, usufructum extinctum*, *l.* 10, § 7, ff *quibus modis usufructus;* parce qu'il y a séparation totale de toutes les parties du vaisseau, et que la carcasse même ne subsiste plus. Tous ses membres sont péris en même tems.

Le corps périt, observe Grotius, ou lorsque toutes les parties sans lesquelles il ne saurait subsister, sont détruites, ou lorsqu'elles ne forment plus de corps. — (*Grotius, lib.* 2, *ch.* 9, § 4).

Il en est de même du corps politique. Le corps du peuple est dissous, lorsque les citoyens se désunissent, ou volontairement, ou par l'effet de la violence.

La forme du peuple est détruite, lorsqu'il perd, ou en tout, ou en partie, les droits communs dont il jouissait en tant que peuple, comme autrefois ceux de Mycènes vendus par les *Argiviens;* les Olyntiens, par Philippe; les *Thébains*, par *Alexandre-le-Grand;* et les *Brutiens*, rendus esclaves publics des Romains.

Il faut en dire autant des peuples qui ont été réduits en forme de provinces, et de ceux qui ont passé sous la domination d'un autre peuple. C'est ainsi que la ville de *Byzance* fut assujétie à la juridiction de *Périnthe*, par l'empereur *Sevère*, et *Antioche*, à celle de *Laodicée*, par Théodose. — (*Grotius, loco citato*).

SECTION I.re

De la nature des Navires et autres Bâtimens de mer.

Les biens sont meubles par leur nature, ou par la détermination de la loi. — (*Art.* 527 *du Code civil*).

Sont meubles, par leur nature, les corps qui peuvent se transporter d'un lieu à un autre, soit qu'ils se meuvent par eux-mêmes, comme les animaux, soit qu'ils ne puissent changer de place que par l'effet d'une force étrangère, comme les choses inanimées. — (*Art.* 528, *idem*).

Ainsi, sont meubles, par leur nature, les bateaux, bacs, navires, etc. — (*Art.* 531, *idem*).

Néanmoins, les navires et autres bâtimens de mer sont affectés aux dettes du vendeur, et spécialement à celles que la lôi déclare privilégiées. — (*Art.* 190 *du Code de commerce*).

Depuis long-tems, les navires sont considérés comme meubles parmi nous. L'édit de décembre 1666, qu'on trouve dans Boniface, t. 4, p. 691, et qui fut donné sur les instances de la chambre de commerce de Marseille, les avait expressément

déclarés tels. En conséquence, ils n'étaient pas sujets, dans l'ancien régime, au *retrait lignager*, ni *aux lods et ventes*, ou autres droits seigneuriaux. — (*D'Argentré, de laudimiis, cap.* 1, § 29; *Stracha, de navibus, part.* 2, *n°.* 31; *Tiraqueau*, § 1er, *gl.* 7, *n.os* 87 *et* 89, *etc.*)

Ils étaient affranchis de toute hypothèque et de tout droit de suite. Il était permis de les négocier, vendre et acheter avec toute sûreté pour les acquéreurs et cessionnaires. L'édit de 1666 avait même ordonné qu'ils ne seraient saisis, vendus et adjugés, ni les deniers en provenant distribués, que de la manière dont on en usait à l'égard des autres meubles (1).

Cette disposition a été modifiée par l'Ordonnance de la marine de 1681. Après avoir décidé, en l'art. 1er du tit. 10 du liv. 2, que *tous navires et autres bâtimens de mer sont réputés meubles*, elle ajoute en l'art. 2, *seront néanmoins tous vaisseaux affectés aux dettes du vendeur*. En conséquence, elle déclare, par l'art. 1er. du tit. 14 du liv. 1er, *que tous navires ou autres vaisseaux pourront être saisis et décrétés par autorité de justice;* et, dans

(1) Si, dans les pays de droit écrit, et dans le ressort de quelques coutumes, les navires pouvaient recevoir l'impression de l'hypothèque, ce n'est pas qu'ils fussent considérés comme *immeubles*, mais c'est que, dans ces provinces, les *meubles* pouvaient être grevés de cette charge.

les articles suivans, elle prescrit les formalités qu'il faut observer à ce sujet. Mais, après la vente, elle considère le prix comme une somme simplement mobilière, qui se distribue d'abord entre les privilégiés, suivant le rang de leurs priviléges, et ensuite par contribution, au marc la livre, entre les autres créanciers.

Ces principes, d'une éminente sagesse, ont tous été conservés dans le nouveau Code de commerce. Aujourd'hui, comme autrefois, les vaisseaux ne sont susceptibles d'aucune hypothèque; et cette règle ne reçoit aucune exception. Les vaisseaux ne sont plus que passifs de priviléges, qui sont indépendans de l'hypothèque.

En effet, remarquez que l'art. 190 du Code de commerce dit que *les navires sont affectés aux dettes du vendeur, et spécialement à celles que la loi déclare privilégiées ;* et que la loi se sert du mot *affectés*, et non de celui *hypothéqués*. L'effet de l'affectation est de donner au créancier, tant chirographaire que privilégié, ainsi que l'a jugé la Cour de Rennes, par son arrêt du 17 février 1813, le droit de poursuivre l'objet affecté entre les mains du tiers détenteur, dans certains cas, et sous certaines conditions, et cet effet a lieu à l'égard des navires. L'effet de l'hypothèque serait, en outre, d'établir un ordre de préférence résultant de l'ancienneté de la créance, ce qui n'a pas lieu ici. La loi ne reconnaît que deux sortes de créanciers : les *privilégiés*, dont le rang est fixé par l'art. 191 du Code

de commerce, et les *non privilégiés*, qui sont payés, par contribution, entre eux.

Ainsi, les navires, quoique réputés meubles, sont, comme tous les autres biens du débiteur, *affectés* au paiement de ses dettes; ils sont le gage commun de ses créanciers, qui peuvent les faire vendre suivant les formalités qui sont prescrites par le tit. 2 du livre second du Code de commerce, et s'en distribuer le prix au prorata de leurs créances, sauf les causes légitimes de préférence. — (*Art.* 2093, *Code civil*).

SECTION II.

Des causes de préférence sur les Navires, ou des Dettes privilégiées, dans l'ordre où elles sont rangées par la Loi.

Les causes légitimes de préférence sont ici ce que l'on appèle en droit les priviléges. — (*Art.* 2094 *du Code civil*).

Le privilége est un droit que la qualité de la créance donne à un créancier d'être préféré aux autres créanciers, même hypothécaires. — (*Art.* 2095 *du même Code*).

Entre les créanciers privilégiés (car il y a des créances plus ou moins privilégiées), la préférence se règle par les différentes qualités des priviléges. — (*Art.* 2096, *ibid.*)

On ne trouve point dans l'Ordonnance de la marine une énumération exacte des collocations à faire du prix d'un navire vendu, par ordre de préférence. Le Code de commerce (*art.* 191), établit l'ordre des priviléges d'une manière beaucoup plus complète; il détermine les obligations qui sont privilégiées, et l'ordre et le concours entre les priviléges. L'Ordonnance de la marine ne parlait que de quelques priviléges; le Code de commerce les

embrasse tous ; en sorte qu'on ne peut prétendre au privilége pour aucune autre créance que celles qu'il énonce.

D'ailleurs, les priviléges sont de droit étroit ; il n'est pas permis de les étendre d'un cas à l'autre. On ne doit jamais, en cette matière, argumenter par des conséquences, ni par des identités ; il faut que le privilége soit établi par la loi même : *Privilegia cùm sint stricti juris, nec extendi possunt de re ad rem, nec de personâ ad personam.* — (*Leprestre, Cent.* 7, *ch.* 31, *p.* 111 ; *Ansaldus, Disc.* 26, *n°.* 35).

Le Code de commerce accorde le privilége à trois sortes de créances :

1°. Aux frais de justice et autres faits pour parvenir à la vente et à la distribution du prix ;

2°. Aux droits dus à l'état, à raison de la navigation ;

3°. Enfin à certaines créances particulières contractées ou à l'occasion du navire même, ou à l'occasion de l'usage auquel le navire est appliqué. Parmi ces créances se trouve celle du vendeur.

Mais comme le privilége dérive de la qualité des créances, dont les unes méritent plus de faveur que les autres, la faveur de la cause décide de l'ordre entre ces créances.

Si la cause de deux créances privilégiées est également favorable, alors il faudra se régler par la priorité de date ; car les droits antérieurement

acquis ne sauraient être diminués par des droits qui ne sont acquis que postérieurement.

Et lorsqu'entre deux créances privilégiées tout est égal, soit quant à la faveur de la cause, soit quant à la date, il n'y a plus de motifs pour préférer l'une à l'autre, et il est juste de les faire concourir.

C'est d'après ces principes que la loi nouvelle se règle dans les distinctions qui vont être posées.

Ainsi, l'art. 191 place au *premier rang* des priviléges les frais de justice faits pour parvenir tant à la vente qu'à la distribution du prix en provenant, sans distinguer les ordinaires des extraordinaires, comme dans le décret des immeubles, parce que jamais l'adjudicataire d'un navire n'est chargé d'aucuns frais, si ce n'est quelquefois de ceux de l'expédition du décret.

Ces frais ont toujours été les premiers payés. (*Cleirac, art.* 5, *n°.* 15). Ils sont faits pour l'intérêt commun des créanciers; il est par conséquent juste que tous y contribuent : celui qui les a avancés doit donc en être remboursé avant tout.

Quant aux frais que chaque créancier a faits pour l'intérêt de sa créance, ces frais lui sont remboursés comme elle, et au même rang.

Au *second rang* viennent les droits de pilotage, touage, cale, amarrage, et bassin ou avant-bassin : ce sont là des droits dus au gouvernement, lesquels, constituant une branche des revenus publics, doivent être colloqués avant les créances

particulières. — (*Voyez Procès-verbal du 7 juillet* 1807, *n°*. 14).

Au *troisième rang* sont placés les gages du gardien et frais de garde du bâtiment, depuis son entrée dans le port jusqu'à la vente. Ce privilége est fondé sur la raison que de telles dépenses sont faites pour la conservation du navire, qui est le gage commun des créanciers. En conséquence, les créanciers doivent souffrir que ceux qui ont conservé ce gage soient payés avant eux. D'un autre côté, les gages du gardien ne sont que des salaires de gens de service : or, suivant le droit commun, de telles créances doivent être payées avant toutes les autres, même avant les fournitures de subsistances. (*Art.* 2101 *du Code civil*). D'ailleurs, on sait que tout bâtiment, dans le port, est confié à la garde d'un ancien marin dont la probité est connue, pour éloigner le danger du feu, et pour empêcher le pillage des agrès, apparaux et ustensiles du vaisseau.

Au *quatrième rang* se trouve le loyer du magasin où sont déposés les agrès et les apparaux du navire. Ici, c'est le privilége du locateur; il porte spécialement sur les objets qui sont dans les magasins loués. Mais, dans ce cas, il faut encore distinguer la vente seule du vaisseau, de la vente du vaisseau avec les agrès et apparaux.

Si le vaisseau est vendu seul, et que les agrès et apparaux soient dispersés dans des magasins appartenant à plusieurs personnes, celles-ci con-

courront entre elles, sans priorité de date, au marc le franc, sur le montant de la vente du navire, pour les loyers dus des agrès et apparaux, quoiqu'il soit de principe que lorsque l'accessoire est détaché du principal, comme pourraient l'être les portes et les volets d'une maison, ce sont *deux principaux* qui doivent être affectés aux dettes qui leur sont particulières; mais c'est, dans notre hypothèse, une faveur de la loi envers le commerce maritime.

Si au contraire le navire, ensuite et conjointement avec lui les agrès et apparaux, sont vendus, *les locateurs* concourront, au marc le franc, sur la vente du vaisseau; et, pour ce qui leur reviendra de surplus, ils auront chacun un privilége de nantissement sur les accessoires du vaisseau dont chacun est le détenteur, parce que la chose mobilière est naturellement le gage du locateur.

La loi place au *cinquième rang* les frais d'entretien du bâtiment et de ses agrès et apparaux, depuis son dernier voyage et son entrée dans le port. C'est une suite du principe que celui qui a contribué à la conservation ou augmentation de la chose, a privilége pour ce qui lui est dû.

Au *sixième rang* sont fixés les gages et loyers du capitaine et autres gens de l'équipage employés au dernier voyage. Cette créance est d'autant plus sacrée, que les gens de mer ont aussi contribué à la conservation du bâtiment: elle a toujours été mise aux *premiers rangs* de préférence. « Les loyers

des mariniers, dit Cleirac, sur l'art. 8, n°. 31, des Jugemens d'Oleron, et sur l'art. 18, n°. 4, du titre de la jurisdiction, sont préférables *en la decretation* du navire et marchandises, à toutes autres dettes. »

Le Consulat de la mer, ch. 135, veut que, quand même il ne resterait qu'*un seul clou* du navire, il soit employé à payer les salaires des mariniers. — (*Voyez Droit anséatique, tit.* 9, *art.* 5; *ibiq. Kuricke, p.* 670 *et* 801; *Basnage, des hypothèques, p.* 70; *Pothier, contrat à la grosse, n°.* 54; *idem, charte-partie, n°.* 52).

L'Ordonnance de la marine voulait aussi que les loyers des matelots employés au dernier voyage fussent payés *par préférence à tous créanciers.* — (*Art.* 16 *du titre de la saisie des navires; art.* 19, *titre de l'engagement*).

Il est même à observer que le privilége sur la vente du navire est acquis aux gens de mer, sans qu'on puisse les renvoyer à se faire payer sur le fret des marchandises, sous prétexte qu'il est affecté à leurs gages comme le corps du navire, par l'art. 271 du Code : la raison en est qu'il est permis à un créancier qui a plus d'une voie pour se procurer le paiement de son dû, de prendre celle qui lui est actuellement ouverte, quelque intérêt qu'aient d'autres créanciers à ce qu'il en choisisse une autre. — (*Voyez Valin, sur l'art.* 16, *tit.* 14, *liv.* 1er, *de l'Ordonnance de la marine*).

Mais ce privilége n'est accordé qu'aux gens de

mer qui ont été employés au *dernier voyage :* quant à la créance due pour un voyage *précédent*, elle n'est plus qu'une créance ordinaire; et ceux qui ont fait ce voyage antérieur doivent s'imputer de ne s'être point fait payer. La loi n'accorde le privilége que pour les gages du dernier voyage.

Au *septième rang* viennent les sommes prêtées au capitaine, pour les besoins du bâtiment, *pendant le dernier voyage*, et le remboursement du prix des marchandises par lui vendues pour le même objet. « Il semblerait, dit Valin, que des créanciers de cette nature, sans le secours desquels le navire n'aurait pas achevé son voyage, devraient concourir avec les gens de l'équipage. » Mais, comme il l'observe lui-même, il est cependant vrai de dire qu'en quelqu'endroit que le navire eût été retenu, ne pouvant plus continuer son voyage, les gens de l'équipage auraient trouvé le moyen de se faire payer de leurs gages sur le navire. D'ailleurs, ils contribuent plus efficacement encore, par leur travail, au retour du navire, que tous créanciers, prêteurs ou fournisseurs, et ils n'ont que le navire et le fret pour gage de leurs loyers. La préférence que la loi accorde ici aux gens de l'équipage, est donc juste à tous égards. — (*Voyez Valin, loco citato*).

Il est encore à remarquer que le privilége dont il est question n'a lieu, comme le précédent, que pour les créances créées pendant le dernier voyage, et pour le remboursement des marchandises ven-

dues, pendant ce voyage, pour les besoins du navire. Celles qui proviendraient d'un voyage antérieur, ou de prêts faits avant le départ, ne peuvent être colloquées au septième rang des priviléges.

En règle générale, le capitaine ne peut emprunter dans le lieu de la demeure de ses armateurs, sans leur autorisation (*art.* 232 *du Code de commerce*); mais, partout ailleurs, et dans le cas de nécessité, et sur-tout d'urgent besoin, il peut emprunter, sans leur aveu, ou vendre marchandises, en observant les formalités prescrites par l'article 234 du même Code.

L'art. 60 de la Hanse-Teutonique dit, « que le » maître étant en pays étranger, s'il a nécessité et » besoin d'argent pour le navire, et qu'il ne peut » pas mieux faire que d'en prendre à la grosse » aventure; faire le pourra aux dépens de ses bour- » geois. »

L'ordonnance de Wisbuy (*art.* 45), dit aussi que, « le marchand auquel appartenaient les mar- » chandises vendues pour besoin du vaisseau, ou » le créancier qui aura prêté, auront spéciale hy- » pothèque et suite sur le navire. » — (*Consulat de la mer, ch.* 105; *Guidon de la mer, ch.* 18 *et* 19; *Ordonnance de la marine, tit. du capitaine, art.* 19.)

Les lois nouvelles, comme les anciennes, mettent les créances des marchandises vendues sur le même pied que les créances des prêts faits pendant le voyage, parce que les deniers procédant des marchandises ainsi vendues, sont de véritables

deniers prêtés pour les nécessités du navire. Le privilége doit donc être le même que celui accordé au prêteur d'argent : les uns comme les autres doivent venir en concurrence.

Cependant, il est nécessaire de faire observer, sur cette règle générale, que lorsqu'il y a plusieurs prêts ou ventes, faites à différentes époques, mais toujours pendant le même voyage, il n'y a pas concurrence ; mais que l'on suit l'ordre inverse de la priorité. Ainsi, le dernier emprunt est préféré à l'avant-dernier ; celui-ci au précédent, et ainsi en remontant, suivant les dispositions de l'art. 323. Il en est de même pour les ventes de marchandises.

Par exemple, un capitaine arrive à la Martinique, où il prend des deniers sur le corps du navire. Il relâche d'abord au Cap-Français, où il prend d'autres sommes pour les nécessités du voyage ; et ensuite en Espagne, où il prend encore des deniers pour le même objet. Les troisièmes donneurs seront préférés aux seconds, et ceux-ci aux premiers, *sic erunt novissimi, primi, et primi, novissimi,* parce que l'on présume toujours que le dernier prêt a contribué à sauver le gage commun, *salvam fecit pignoris causam,* c'est-à-dire que le dernier prêteur, en mettant, par le prêt de ses deniers, le navire en état de continuer son voyage, a conservé au second et au premier leur gage. Ces principes sont tirés des lois 5 et 6, ff *qui potiores in pignore vel hypothecâ habeantur,* qui ont été adaptées à nos usages, et suivies dans les décisions de

la plupart des docteurs. — (*Stypmanus, part.* 4, *ch.* 6, *n°.* 150; *Loccenius, lib.* 2, *cap.* 6, *n°.* 8; *Vinnius, p.* 95; *Casa Regis, Disc.* 18, *n°.* 14; *Marquardus, lib.* 2, *cap.* 8, *n°.* 78).

Il n'en serait pas de même si les ventes ou les prêts d'argent avaient été faits dans le même endroit, comme si, lors de sa relâche au Cap-Français, le capitaine avait été obligé d'emprunter plusieurs sommes d'argent de divers particuliers; alors ces différens créanciers viendraient en concurrence dans le même privilége, et nul ne pourrait être préféré, parce que l'on ne saurait dire ici que l'un a contribué à sauver le gage de l'autre. Ainsi, ces créanciers seraient rangés et colloqués par concurrence entre eux, sans qu'on eût égard à la date de leurs contrats respectifs.

Celui qui, dans le cours de la navigation, a prêté de l'argent au capitaine, n'est pas obligé de suivre ses deniers, ni d'en prouver l'utile emploi. Il suffit que l'acte de prêt porte, d'après les règles prescrites, qu'il a été *causé pour les nécessités de la navigation*, pour avoir privilége sur le navire. L'infidélité du capitaine ne saurait nuire au tiers, qui a contracté de bonne foi avec lui. — (*Valin, sur l'art.* 7, *titre des contrats à la grosse*; *Pothier, n°.* 52; *Émérigon, t.* 2, *ch.* 4, *sect.* 7, § 4).

Le privilége n'en compète pas moins au prêteur, quoique l'acte de prêt soit tout autre qu'un contrat à la grosse. Aujourd'hui, le capitaine peut avoir recours à l'emprunt simple, par lettres de change

ou autrement, pour subvenir aux nécessités du navire, comme nous le verrons au tit. 4, sect. 14.

Il en est de même relativement au donneur à la grosse, qui jouit du droit d'exercer le privilége, quoique le contrat soit fait sous signatures privées. Pothier, Contrat à la grosse, n°. 29, dit, il est vrai, « qu'il n'en est pas de même des tiers que » de l'emprunteur, vis-à-vis desquels le prêteur » voudrait exercer le privilége attaché à ce con- » trat; la date des actes sous signature privée n'est » pas réputée certaine vis-à-vis des tiers, si elle » n'est constatée d'ailleurs que par l'acte. » Mais cette règle, invoquée par Pothier, n'a lieu qu'en matière d'hypothèque; il en est autrement, lorsqu'il s'agit de privilége. — (*Basnage, des hypothèques, p.* 318).

D'ailleurs, le contrat à la grosse, sous signatures privées, est légal, par cela seul que cette forme a été adoptée par l'art. 311 du nouveau Code, qui n'est que la répétition de l'art. 1er. du tit. 5, liv. 3, de l'Ordonnance de la marine. Les contrats à la grosse, sous signatures privées, concourent avec ceux dressés par notaire, pourvu qu'ils soient en même degré de privilége. « Les » créanciers en même degré de privilége, observe » Valin, doivent être colloqués par concurrence » entre eux, sans considérer si les titres de créances sont authentiques ou sous signatures privées. — (*Valin, sur l'art.* 16, *titre de la saisie; Émérigon, t.* 2, *ch.* 12, *sect.* 2, § 6).

Au *huitième rang* sont placées les sommes dues au vendeur, aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction, *si le navire n'a point encore fait de voyage*, et les sommes dues aux créanciers pour fournitures, travaux, main-d'œuvre, pour radoub, victuailles, armement et équipement, avant le départ du navire, *s'il a déjà navigué.*

Le Consulat de la mer, ch. 32, dit que « si un » vaisseau nouvellement fabriqué est vendu à la » poursuite des créanciers, avant qu'il ait été lancé » à la mer, ou avant qu'il ait fait son premier » voyage, les maîtres de haches, calfats et autres » ouvriers, comme encore ceux qui ont fourni le » bois, la poix, les clous et autres choses néces- » saires pour la construction du navire, *seront pré-* » *férés à tous autres créanciers, quelques qu'ils* » *soient*, même à ceux qui auraient prêté avec dé- » claration par écrit que c'est pour employer à la » construction d'un vaisseau. »

L'Ordonnance de la marine, titre de la saisie, art. 17, porte que « si le navire vendu n'a point » encore fait de voyage, le *vendeur*, les charpen- » tiers, calfateurs et autres ouvriers employés à la » construction, ensemble les créanciers pour les » bois, cordages et autres choses fournies pour le » bâtiment, seront payés par préférence à tous » créanciers et par concurrence entre eux. »

Ainsi, par les lois anciennes, comme par l'article 191 de la nouvelle loi, tous ces créanciers sont rangés par concurrence entre eux, et ils sont

ici placés au huitième ordre des privilégiés. Le vendeur du navire est mis à la tête de tous. Cette décision est relative au droit commun, suivant lequel le vendeur peut réclamer la chose vendue à crédit, pour se payer du prix, par privilége, lorsqu'elle se trouve *extante* et *en nature entre les mains de l'acheteur*. — (*Voyez d'ailleurs le Statut de Marseille, p.* 380, *attesté par Émérigon*).

Ce privilége sur le navire *qui n'a pas encore fait de voyage*, est toutefois remplacé par celui des sommes dues à raison des fournitures, travaux et main-d'œuvre faits avant le départ du navire, pour radoub, victuailles, armement et équipement, *si le navire a déjà navigué*.

Le privilége des fournisseurs embrasse la totalité du vaisseau, quoique la fourniture ait été faite au capitaine dans le lieu même de la demeure des propriétaires, et sans leur autorisation spéciale, pourvu que le capitaine fût chargé par ceux-ci du soin de gréer, radouber et armer le navire.

Mais si le navire a déjà navigué, le vendeur lui-même perd-il son privilége? Cette question importante a été jusqu'ici controversée par les auteurs. Le nouveau Code, comme l'Ordonnance de la marine, en déterminant l'ordre des créanciers privilégiés sur le navire qui revient de voyage, ne dit pas le mot du *vendeur*.

Valin, sur l'art. 17 du tit. 14, liv. 1er, de l'Ordonnance de la marine, est d'avis que le navire demeure toujours affecté par privilége pour le reste



du prix de la vente, quelque voyage que l'acquéreur lui ait fait faire. Que cet acquéreur, dit-il, prescrive contre les créanciers de son vendeur, il n'y a rien là que de naturel, puisqu'il ne prescrit que contre des gens à qui il ne doit rien; mais qu'il puisse se mettre à couvert de ce qu'il doit à son vendeur pour reste du prix de la vente, c'est ce qui répugnerait absolument....

Émérigon pense, au contraire, que le vendeur perd son rang à l'égard de tous les créanciers privilégiés, mais qu'il conserve son privilége à l'égard des créanciers qui ne le sont pas; en un mot, qu'il est primé par tous les privilégiés, mais qu'il prime tous les autres. Ce cas, dit-il, s'est souvent présenté parmi nous. Le privilége du vendeur a toujours été reconnu par les créanciers externes, c'est-à-dire, par les créanciers dont les titres n'ont aucune relation directe au navire. — (*Voyez Émérigon, t.* 2, *ch.* 12, *sect.* 4, *n°.* 7).

Il est impossible, selon nous, d'adopter aujourd'hui l'une ou l'autre opinion de ces deux célèbres jurisconsultes. D'abord, les créanciers qui viennent ensuite de la vente et pour le voyage du navire, tirent tout leur droit du voyage qui a été fait; quand ils ont prêté ou fourni, ils ont présumé le navire payé; sans cela, sans doute, ils n'eussent point risqué leurs fonds. D'un autre côté, ces opinions ne peuvent se concilier avec l'art. 191 du Code de commerce, qui, en énumérant avec soin les créances que la loi regarde comme privilégiées,

décide par là implicitement que les autres ne jouissent d'aucune préférence ; ni avec l'art. 190, qui porte qu'il n'y a de préférence que pour les créances que la loi déclare privilégiées ; ni enfin avec l'art. 193, qui déclare tous les priviléges éteints, lorsque le navire a fait un voyage en mer sous le nom et aux risques de l'acquéreur. Dans ce cas, le vendeur est en faute de n'avoir pas mis opposition au départ du navire, pour conserver sa créance et son privilége : il ne peut donc venir que par contribution avec les autres créanciers non privilégiés.

Une question non moins importante naît du privilége des charpentiers et autres ouvriers employés à la construction ou au radoub d'un navire. Si l'entrepreneur qui a reçu du propriétaire l'entier prix de la construction ou du radoub du navire, n'a pas satisfait les ouvriers et les fournisseurs, ceux-ci auront-ils action personnelle contre le propriétaire, et privilége sur le navire ?

Il est de droit commun que ceux qui font des fournitures à l'entrepreneur, sans l'ordre du propriétaire, *domino non mandante*, n'ont aucun privilége sur l'édifice. Les lois 1, ff *in quibus causis pignus vel, etc.*, et l. 24, § 1er, ff *de reb. auct. jud.*, accordent bien le privilége sur la maison construite ou réparée, à celui qui, par ordre du propriétaire, a prêté ses deniers à l'entrepreneur; mais si le prêt avait été fait à *l'insu du propriétaire, ou sans son ordre*, et que le propriétaire eût payé cet entrepre-

neur, celui qui avait fait le prêt n'aurait plus d'action que contre celui à qui il avait prêté. Il en est de même des ouvriers à une maison bâtie à forfait, qui ont suivi la foi du constructeur, et qui n'ont pas travaillé immédiatement pour le propriétaire. — (*Voyez Domat, liv.* 3, *tit.* 1, *sect.* 5, *n°.* 10; *le Camus, sur l'art.* 176 *de la Coutume de Paris, t.* 2, *col.* 1335, *et l'art.* 1798 *du Code civil; Acte de notoriété, du* 23 *août* 1746, *t.* 3 *du Journal du Parlement de Bretagne, p.* 749).

Mais en est-il de même au sujet des fournitures faites à l'entrepreneur d'un navire, et des ouvriers employés à sa construction?

Le Consulat de la mer, ch. 52, dit : « Le maître » de hache ou calfat, qui prend un ouvrage à for- » fait, doit payer les ouvriers qui travaillent sous » lui; de quoi le propriétaire doit les avertir, de » peur qu'ils ne soient trompés. *Si le propriétaire » manque de les avertir,* ils sont en droit, faute de » paiement de leur salaire, de faire saisir et séques- » trer le travail par eux fait, laquelle séquestration » durera jusques à ce qu'ils soient payés de leurs » salaires, avec dépens, dommages et intérêts. » *Mais si, dès le principe, le propriétaire les avait » avertis de ce dont il s'agit, cette saisie n'aura pas » lieu* ». — (*Voyez aussi l'art.* 54 *de la traduction de M. Boucher*).

Ainsi, le Consulat de la mer veut au contraire, de plus, que le propriétaire du navire avertisse, *dès le principe,* les ouvriers *de ce dont il s'agit,*

c'est-à-dire que l'ouvrage est à forfait ; autrement, les ouvriers ont droit de saisir le navire. Le propriétaire ne pourrait donc pas dire ici aux ouvriers : Je ne vous ai point donné d'ordre ; il doit encore *les avertir, de peur qu'ils ne soient trompés....*

Valin, sur l'art. 17 du titre de la saisie, tout en citant cette disposition du Consulat, semble d'abord vouloir appliquer aux navires les principes du droit commun, et exiger l'ordre exprès du propriétaire. Cependant il ajoute ensuite : « Tout cela » s'entend néanmoins, si les ouvriers et fournis- » seurs ont su que l'ouvrage était alors à l'entre- » prise, et qu'ils n'avaient affaire qu'à l'entrepre- » neur » ; ce qui modifie sa doctrine et la rapproche de la décision du Consulat.

Les art. 16 et 17, titre de la saisie, de l'Ordonnance de la marine, renferment, en général, les mêmes principes que le chap. 52 du Consulat de la mer.

Il est vrai de dire qu'une déclaration, donnée le 16 mai 1747, veut que « lorsque les négocians » font construire un navire à forfait par un maître » constructeur, les marchands fournisseurs et ou- » vriers n'aient d'action directe que contre le cons- » tructeur, sauf à se pourvoir par saisie-arrêt ou » opposition entre les mains du propriétaire, sur » les sommes qu'il pourrait devoir au construc- » teur, etc. »

Mais d'abord, cette déclaration du roi ne fut enregistrée sans réserve qu'au Parlement de Bre

tagne ; elle ne le fut au Parlement de Bordeaux qu'avec les plus grandes modifications ; le Parlement d'Aix et d'autres Cours souveraines refusèrent son enregistrement, parce qu'elle était contraire aux principes de la législation nautique. Secondement, elle se trouve implicitement abrogée aujourd'hui par la nouvelle disposition du Code de commerce.

En effet, le nouveau législateur, comme nous avons eu occasion de le faire observer, a classé d'une manière beaucoup plus complète et plus étendue les priviléges sur les navires ; il a déterminé spécialement chacun d'eux, et il a établi l'ordre de chaque privilége, en les embrassant tous. Ceux-là sont privilégiés qui se trouvent dans tel ordre. Par exemple, sont placés au huitième rang les ouvriers employés à la construction et les fournisseurs du navire, si le navire n'a point encore fait de voyage. Ainsi, il suffit qu'un ouvrier ait travaillé à la construction du navire, et qu'un individu ait fait des fournitures pour cette construction, pour que de droit, et par la force de la loi, la créance de chacun soit placée au huitième rang des priviléges. Le Code de commerce le veut ainsi dans son art. 191, et il n'apporte aucune modification à ce principe général. Fidèle aux sages maximes établies par le Consulat de la mer, il consacre, comme droit commun en cette matière, que les fournisseurs et ouvriers ont, *ipso jure*, privilége sur le navire pour le paiement

de leurs salaires, parce qu'ils sont toujours censés avoir suivi la foi de la chose, jusqu'à preuve contraire.

M. Guichard, dans ses Questions, v°. *navire*, dit : « Ces priviléges et droits de préférence sur » les navires, en faveur de certains créanciers, loin » d'avoir été abrogés, ont, au contraire, été formellement maintenus par la loi du 11 brumaire » an 7, art. 8, et sans inscriptions, puis encore » confirmés par l'art. 2120 du Code civil.

» Le Code de commerce, liv. 2, titre des na- » vires et autres bâtimens, a porté des dispositions » encore plus précises et beaucoup plus dévelop- » pées, concernant les créances privilégiées sur » les navires, *concernant leur ordre*, la manière » d'en justifier, etc. »

Mais pour compléter la preuve de la volonté du législateur, écoutons ses orateurs, exposant au Corps Législatif les motifs de la loi nouvelle :

M. Begouen s'exprime ainsi, en présentant le second livre du Code de commerce :

« Nous avons cru qu'il était utile d'établir plus » *complétement l'ordre des priviléges*, et il a été » jugé indispensable de prendre des précautions » que le législateur de 1681 avait négligées, pour » constater l'existence et la légitimité des créances » privilégiées, etc. »

M. Regnault disait auparavant :

« Il est d'une haute importance *de fondre dans un* » *système commun* les usages et la jurisprudence de

» la métropole et des pays réunis ; de faire dispa-
» raître l'influence de ces arrêts de réglement,
» émanés des Parlemens, et qui formaient une
» seconde législation au sein de la législation pri-
» mitive, d'effacer la trace des règles établies par
» les coutumes locales, par les lois municipales. »

En rédigeant le Code de commerce, le législateur a donc eu en vue de substituer aux réglemens particuliers, aux dispositions éparses dans les ordonnances, dans les déclarations, dans les arrêts de conseils, dans les coutumes et les usages locaux, une loi fixe et certaine, qui fût de tous les tems et de tous les lieux, dans les différentes parties de la France. Il a fait, pour le droit commercial, ce qu'il avait fait pour le droit civil.

Si telle a été la volonté du législateur, si tel est l'esprit du Code de commerce, comment pourrait-on, aujourd'hui, argumenter de la déclaration du 16 mai 1747? Peut-elle encore prévaloir sur les dispositions expresses et textuelles de l'art. 191 du Code? Ne se trouve-t-elle pas abrogée par la loi nouvelle?... Ce qui enlève tout doute à cet égard, c'est la disposition textuelle et précise de l'art. 2 de la loi du 15 septembre 1807, qui porte : « A
» dater dudit jour 1er janvier 1808, *toutes* les an-
» ciennes lois touchant les matières commerciales
» sur lesquelles il est statué par ledit Code, sont
» abrogées. »

Aucune matière, sans doute, n'a fixé davantage l'attention, et subi la réforme du législateur,

e les priviléges sur les navires; et dès lors que
; dispositions de la déclaration du 16 mai 1747
'ont pas été consacrées dans le Code de commerce, elles se trouvent par cela même abrogées, et ne peuvent plus être suivies. Les principes généraux reprennent tout leur empire sur cette ancienne loi exceptionnelle, et les fournisseurs et ouvriers employés à la construction ont, de droit, privilége sur le navire : ils sont toujours censés avoir suivi la foi de la chose aux yeux de la loi, qui les place, *ipso jure*, au huitième rang des privilégiés, à moins qu'il ne soit prouvé qu'ils avaient eu connaissance des devis et marchés faits avec le constructeur, parce qu'alors ils n'auraient plus suivi la foi de la chose, mais bien celle de la personne.

Ainsi, pour enlever aux fournisseurs et ouvriers le privilége qui leur est assuré sur le navire par la force de la loi, il faut de toute nécessité que le propriétaire administre la preuve, contre eux, qu'ils avaient véritablement eu, dès le principe, connaissance du marché fait avec le constructeur; que par conséquent la construction du navire étai à forfait, et qu'ils étaient employés pour le compt de celui-ci. La justice, d'ailleurs, le veut ainsi autrement, de malheureux ouvriers et fourn seurs se trouveraient souvent les victimes d'i collusion frauduleuse entre le propriétaire e constructeur, dans le cas d'insolvabilité et de lite de l'un ou de l'autre. On ferait voir un m

de complaisance, et l'on dirait à ceux-là : Prouvez-nous que vous n'en avez pas eu connaissance; comme s'ils pouvaient administrer la preuve d'une négative; comme si ce n'était pas ici une exception de la part du propriétaire ou du constructeur, et comme si tout défendeur ne doit pas prouver son exception.

Si cette preuve est administrée, alors les fournisseurs et ouvriers ne sont plus que les créanciers du constructeur, dont ils ont suivi la foi, et celui-ci devient le seul privilégié sur le navire. Mais, dans ce cas, les fournisseurs et ouvriers peuvent mettre des saisies et arrêts pour leurs salaires, sur la portion du prix du navire qui peut revenir au constructeur.

Cependant, nous ne devons pas dissimuler ici qu'on est parvenu à surprendre à la première chambre de la Cour royale de Rennes, dans l'affaire du sieur Wisbrod, le 7 mai 1818, un arrêt qui semble encore consacrer les maximes de la déclaration de 1747, sous le prétexte que cette déclaration avait été enregistrée et exécutée sans modification par le ci-devant Parlement de Bretagne. Cet arrêt solitaire ne peut faire fléchir le principe : ses motifs, d'ailleurs, prêteraient à des conséquences bizarres. Il suivrait donc de là que, dans l'ancien ressort du Parlement de Bordeaux, la déclaration de 1747 devrait s'exécuter avec modification, puisqu'elle a été enregistrée de cette manière, et qu'elle doive être proscrite dans l'éten-

due du Parlement d'Aix et des autres Cours souveraines qui n'ont pas voulu l'enregistrer. De là aussi ces anciens usages locaux, cette diversité de jurisprudence, ces décisions de toutes couleurs, sous l'empire d'un même Code, qui veut être exécuté également partout, et qui a eu principalement en vue de faire disparaître cette bigarrure d'arrêts de Cours souveraines, en abrogeant les anciens réglemens et déclarations, et en les *fondant dans un système commun.*

Au reste, comme l'observe Émérigon, il n'est rien de si favorable que le prix des ouvrages et fournitures faites pour la construction d'un navire; Le commerce et l'état y sont intéressés. Il est juste que les ouvriers et les fournisseurs jouissent du privilége réel qui leur a été sanctionné par le Code nouveau : on ne peut donc les en priver que dans le cas où il est prouvé qu'ils ont suivi la foi de la personne, et non de la chose.

Ainsi, disons-le avec ce célèbre jurisconsulte, ni cette déclaration du roi, de 1747, ni ces lois qui constituent le droit commun pour les ouvrages et fournitures faits sans l'ordre du propriétaire, et dont les décisions ne pourraient être alléguées ici que par argument, n'ont la force de faire taire les dispositions expresses du Consulat de la mer, de l'Ordonnance de la marine, et sur-tout du Code de commerce. Les fournisseurs et les ouvriers employés à la construction du navire doivent jouir du privilége à eux accordé, à moins que, dans le

principe, on ne les ait avertis que, s'ils n'ont pas soin de se faire payer par l'entrepreneur, ils n'auront aucun privilége sur le navire. — (*Voyez Émérigon, t. 2, ch. 12, sect.* 3).

C'est ici une exception introduite en faveur des constructions maritimes, à laquelle n'ont pas fait assez d'attention quelques auteurs, qui n'ont vu que *les maximes générales du droit.*

Une autre question se présente encore sur le privilége des fournisseurs et des ouvriers employés à la construction et au radoub du navire. Si le navire périt, mais qu'il ait été assuré, le privilége de ces fournisseurs et ouvriers sera-t-il transféré de droit sur le recouvrement d'assurance?

Valin soutient l'affirmative, sauf à tenir compte de la prime, *si elle n'a pas été payée.* « Quoi de » plus naturel, dit-il, que de le transférer (le pri» vilége) sur le produit de l'assurance du navire » même affecté à ce privilége, puisqu'au fond ce » sont les choses qu'ils ont fournies et les ouvrages » qu'ils ont faits au navire, qui ont fait la matière » de l'assurance, jusqu'à la concurrence de la va» leur qui leur était due? Dans la réalité, le navire » est représenté par le produit de l'assurance que » l'assureur doit payer. Si le navire n'eût pas été » mis en état de naviguer, il n'aurait pas été as» suré : les fournisseurs et les ouvriers sont donc » fondés à dire que c'est leur chose qui a été assu» rée, lorsque le débiteur a fait assurer le navire. » Cependant ce savant commentateur ne se dissi-

mule pas que le parti des fournisseurs et ouvriers peut, en point de droit, souffrir difficulté. — (*Voyez Valin, sur l'art.* 3, *tit.* 12, *liv.* 1er, *de l'Ordonnance de la marine*).

Émérigon soutient l'avis contraire. « Je réponds, » dit-il, que dans le cas où il s'agit d'un objet par- » ticulier, le prix ne succède point à la chose. » *In particularibus, pretium non succedit loco rei.* » (*Deluca, de credito, disc.* 35, *n°.* 55; *Faber,* » *déf.* 26; *C. qui pot. in pig., etc.*) Il suit de ce » principe que si l'acheteur, à qui on a fait crédit, » a revendu aussi à crédit la marchandise achetée, » et qu'elle ait cessé d'être *extante et en nature*, le » vendeur primitif n'a aucun privilége sur le prix » dû par le second acquéreur, quoique ce prix pro- » cède de la chose qui lui avait été propre, et dont » il n'a pas été payé. (Telle est la jurisprudence » constante du Parlement d'Aix). A plus forte rai- » son, les fournisseurs et les ouvriers n'ont point » de privilége sur les assurances d'un navire qui » ne leur avait jamais appartenu; car, comme dit » Cujas, sur la loi 6, § 8, ff *commun. divid.*, il » n'y a rien d'essentiellement commun entre le » droit de gage et la propriété : *Nihil commune ha-* » *bet pignus, cum dominio.* En un mot, l'Ordon- » nance n'accorde aux ouvriers et fournisseurs le » privilége que *sur le navire;* par conséquent, ils » n'en ont aucun sur les assurances. Si le navire » était représenté par l'assurance, il faudrait que » le privilége sur les sommes assurées fût accordé

» aux matelots et à toutes les autres créances. Par » ce moyen, l'objet de l'assurance serait manqué. » Si les effets perdus étaient représentés par la » somme assurée, l'assurance devrait être repré- » sentée par la réassurance. Cependant il est de » principe que l'assuré primitif ne peut exer- » cer, sur la réassurance, ni action directe, ni » privilége. » — (*Voyez Émérigon, t. 2, ch. 12, sect. 7*).

Il faut convenir que l'opinion d'Émérigon est plus conforme aux principes, et que la translation ou subrogation dont parle Valin, n'est pas admissible. L'axiôme *subrogatum tenet locum subrogati*, doit s'entendre du cas où la chose a été transmise à un autre par le propriétaire, qui a reçu une autre chose à la place : comme si, dans l'espèce, le propriétaire du navire l'avait vendu, il est certain que le privilége sur le navire se transférerait de plein droit sur le prix. Mais quand la chose est périe dans la main du débiteur, certainement tout privilége est éteint. (*L. 8, ff quibus modis pignus vel hypothecâ solvitur*). Est-il possible de supposer qu'une assurance, qui est une convention étrangère aux créanciers privilégiés, qui est passée entre le propriétaire et un tiers, ait l'effet de faire revivre le privilége sur le navire? Ne peut-on pas dire, d'ailleurs, qu'il en est ici comme dans l'espèce de la loi 18, § 3, ff *de pigneratitiâ actione*, qui décide que le créancier qui a une hypothèque sur des bois, n'en a aucune sur le navire construit

avec ces mêmes bois, parce que, dit la loi, autre chose est le navire, autre chose est la matière qui a servi à le construire : *Aliud est materia, aliud est navis?* Il y a incontestablement plus d'affinité entre un navire et les pièces de bois employées à sa construction, qu'entre ce même navire et une somme d'argent due par les assureurs. Il faut donc décider avec Émérigon que, dans le cas proposé, le montant de l'assurance appartient à la masse des créanciers. Notre opinion est fondée sur celle de M. Delvincourt, dans ses Institutes de droit commercial, p. 186, d'où nous tirons ces argumens.

Par suite de ces principes, il faut également rejeter l'opinion de Valin, sur la question de savoir si ces fournisseurs et ouvriers peuvent sommer le propriétaire du navire qui a mis à la voile, de déclarer s'il l'a fait assurer, et jusqu'à quelle somme; et, en cas de non assurance, s'ils peuvent le faire assurer jusqu'à concurrence de leur dû. Nous devons dire, avec Émérigon, *loco citato*, que les fournisseurs et les ouvriers auraient pu faire saisir le navire avant le départ; mais que l'ayant laissé partir, il ne leur reste plus que l'action personnelle contre l'armateur, et l'action de privilége sur le vaisseau. Le soin de faire des assurances regarde le propriétaire, et s'il est en faillite, ce soin regarde la masse générale des créanciers.

Il est bien vrai que, pendant le cours du risque, l'assurance est *l'accessaire de la chose assurée;* mais, après la perte du navire, l'assurance devient un

droit existant par lui-même, qui produit une action directe-personnelle en faveur de l'assuré, ou de la masse de ses créanciers, ou du porteur de la police, s'il y a eu cession de l'assurance à un tiers avant sa faillite. Pendant que le navire est encore en risque, l'assurance, malgré sa dépendance de la chose assurée, est *une créance conditionnelle*, susceptible de cession, et qui n'appartient, ni aux fournisseurs, ni aux ouvriers.

Cependant, en cas de non assurance de la part du propriétaire du navire, une assurance faite par les fournisseurs et ouvriers, avant sa faillite, serait incontestablement valable, puisqu'aux termes de l'art. 332, une assurance peut être faite par toute personne au nom du propriétaire; mais, dans cette hypothèse, les fournisseurs et ouvriers sont censés les mandataires de ce dernier, et, si le navire vient à périr, ils n'ont aucune préférence à réclamer sur le montant de l'assurance, qui appartient toujours à la masse des créanciers.

Si les fournisseurs et ouvriers faisaient faire des assurances *pour compte de leur privilége*, ce seraient des assurances impropres, qui ne pourraient être considérées que comme de véritables fidéjussions, et qui ne seraient autorisées que sous ce titre. Ils peuvent se procurer des fidéjusseurs qui, moyennant un certain bénéfice, se rendent garans de leur créance, dans le cas de perte du navire; car, on peut cautionner sous condition, et il n'est pas absolument de l'essence de l'intercession d'être

gratuite : *fidejubendi causâ pecuniam accipere possumus.* — (*Voyez Godefroy, ad legem* 19, § 1, *ff de donat., et ad legem* 6, § 7, *ff mandati; Roccus, de assecur., note* 76).

Néanmoins, il ne suit pas de là qu'il soit permis aux matelots de faire *cautionner* leurs salaires; au donneur, le change maritime; au marchand, le profit espéré de la marchandise; et au capitaine, le fret à faire. Les raisons tirées du droit public ne permettent, ni de faire, ni *cautionner, ni assurer* pareils objets, comme nous le verrons au tit. 10, ci-après. « Les naufrages deviendraient trop fré-» quens, observe Émérigon, si l'intérêt personnel » ne veillait pas à la conservation des navires. » D'ailleurs, les salaires, le profit, le fret à faire, » et le change à gagner, dépendent d'un évène-» ment incertain, et forment une créance condi-» tionnelle, qui n'a aucune assiette positive, et » qui est aussi peu susceptible de cautionnement » que d'assurance maritime; au lieu que le privi-» lége des fournisseurs et des ouvriers est un droit » acquis, auquel les considérations susdites ne » peuvent point s'appliquer. »

La loi place au *neuvième rang* des créances privilégiées les sommes prêtées à la grosse sur le corps, quille, agrès, apparaux, pour radoub, victuailles, armement et équipement, avant le départ du navire.

Il semblerait que ces créanciers devraient concourir avec les précédens, puisque leurs créances

ont toutes le même objet. Si ces derniers ne concourent pas avec les précédens, c'est d'abord parce que les précédens ont acquis privilége avant eux, ce qui est sur-tout vrai relativement au vendeur; c'est ensuite, parce que de droit commun, ceux qui ont prêté des deniers pour rembourser des ouvriers, n'ont privilége que comme subrogés à ces ouvriers, en justifiant que leurs fonds ont été effectivement employés à solder les opérations et à restaurer la chose (*art.* 2103 *du Code civil*); c'est enfin parce que le législateur a sans doute voulu favoriser l'ouvrier, qui donne son industrie, et qui ordinairement n'est pas fortuné, plus que le capitaliste, qui spécule sur ses fonds en les prêtant à la grosse.

Chez les Romains, celui qui prêtait son argent pour acheter, construire, réparer ou agréer un navire, avait, pour sûreté de sa créance, *un privilége* sur le navire même : *Qui in navem extruendam vel instruendam credidit, vel etiam emendam, privilegium habet. LL.* 26 *et* 34, *ff de rebus auctoritate judicis possidendis, seu vendundis.* Mais ce privilége était purement personnel; il n'était bon que pour écarter les créanciers chirographaires, et n'avait aucune vertu contre les créanciers hypothécaires. — (*L.* 9, *C. qui potior. in pign.; ibiq., Cujas et Godefroy*).

Cependant, si parmi les créanciers qui avaient déjà hypothèque sur le navire, l'un d'eux fournissait de l'argent pour le réparer, ou pour renouveler

les provisions pendant le voyage, il était préféré aux autres, parce qu'il avait conservé le gage commun : *Hujus enim pecunia salvam fecit totius pignoris causam. LL. interdùm,* 5 *et* 6, *ff qui potiores in pignore vel hypothecâ habeantur.*

Mais si la fourniture avait été faite par un tiers, qui n'eût aucune hypothèque préexistante sur le navire, ce tiers, réduit au simple privilége personnel, était exclu par les hypothécaires. Tel est le vrai sens de la fameuse loi *interdùm,* attesté par les auteurs. (*Voyez Ansaldus, Dis.* 90, *n°.* 14; *Vinnius, Quest., lib.* 2, *cap.* 4; *et Donellus, de pignor.*, *p.* 580, *qui ne laissent rien à désirer sur ce point*).

Nous avons bien, en divers cas, adapté à nos usages la loi *interdùm;* mais le *privilége personnel,* dont parlent les lois romaines, est inconnu dans notre législation. Tout privilége emporte avec soi hypothèque tacite et privilégiée, du moins sur la chose qui en est l'objet. Livonière, Règle du droit, ch. 4, sect. 1re, p. 439, dit que « l'hypothèque » commune se règle par la date de l'obligation, » et que le privilége se règle par la faveur de la » cause, et l'emporte sur l'hypothèque commune, » quoiqu'antérieure. »

Ainsi, le donneur à la grosse, soit qu'il eût une hypothèque préexistante sur le navire, dans le sens des lois romaines, soit qu'il n'en eût pas, jouit également du privilége accordé par l'art. 191, et vient au neuvième rang de préférence.

Ce privilége est acquis au donneur, soit que les

deniers aient été fournis aux propriétaires eux-mêmes, soit qu'ils l'aient été au capitaine, dans les cas permis par l'art. 232 du Code de commerce; car, un emprunt fait sur les lieux avant le départ, sans l'autorisation spéciale de ses armateurs, ne donne action et privilége que sur la portion que ce capitaine peut avoir au navire et au fret, conformément à l'art. 321 (*Pothier, n°. 55, du Contrat à la grosse; Casa Regis, Disc.* 71, *n°s.* 24 *et* 27). De même, les deniers fournis à l'un des quirataires, ne sont affectés et ne donnent privilége que sur sa portion du navire et du fret.

Le donneur sur *corps et facultés* jouit d'un privilége solidaire sur l'un et sur l'autre. Le corps et les facultés forment une seule masse vis-à-vis de lui. Le preneur, par une conjonction *re et verbis*, dit Émérigon, n'a établi qu'un seul capital de l'intérêt qu'il avait au navire et aux marchandises. Ce capital est affecté, par privilége et sans division, au donneur, qui peut se payer sur l'un ou sur l'autre des deux objets, ou sur les deux pris ensemble. — (*Voyez Émérigon, t.* 2, *ch.* 12, *sect.* 2, *n°.* 4, *et Traité des assur., ch.* 17, *sect.* 14).

Mais si le voyage du navire est rompu, comme si le navire est saisi avant qu'il ait mis à la voile, les donneurs à la grosse peuvent-ils jouir du même privilége? La raison de douter, c'est qu'aujourd'hui la nouvelle loi s'occupe des donneurs à la grosse avant le départ, au lieu que, ni le ch. 23 du Consulat de la mer, ni l'art. 17, titre de la saisie,

de l'Ordonnance de la marine, n'en faisaient mention; que le privilége que l'art. 191 du Code de commerce leur accorde semble indéfini, et que, d'ailleurs, l'art. 320 affecte généralement le navire, les agrès et les apparaux, même le fret acquis *par privilége*, au capital et intérêt de l'argent donné à la grosse sur le corps et quille du vaisseau.

La loi nouvelle s'occupe sans doute de l'argent donné à la grosse avant le départ; mais c'est dans ce sens qu'il y a eu véritablement contrat à la grosse, et que l'argent ait été trajectice. Le contrat ne devient véritablement à la grosse qu'au moment du départ du navire, *ex eâ die, periculum spectat creditorem, l. 3, ff de nautico fœnore;* et si le vaisseau ne fait point de voyage, l'argent n'est point trajectice, et, par conséquent, il n'est pas passible de privilége. Il est de l'essence du contrat à la grosse qu'il y ait un risque maritime à la charge du donneur. Si l'argent prêté à la grosse est consommé dans le lieu même où il a été fourni, il n'a point couru de risque maritime, il n'est point trajectice : *Cœterùm si eodem loci consumatur, non erit trajectitia. L. 1, ff de nautico fœnore.* De même que le péril de l'argent nautique n'est à la charge du créancier que depuis le jour où le navire met à la voile, de même le privilége pour cet argent nautique n'a lieu que du moment où le risque commence à courir pour le compte du donneur. S'il n'y a point de risque maritime par le départ du navire, il n'y a point d'argent trajectice, il n'y a

point de contrat à la grosse, et, par conséquent, il n'y a point de privilége acquis. — (*Voyez le tit.* 9, *ci-après*).

Ici se présente la question de savoir si les deniers prêtés pour un précédent voyage, et laissés par continuation ou renouvellement, ont également privilége. Le Guidon de la mer, ch. 19, en parlant des *cédules d'argent à profit, continuées de voyage en voyage*, dit, art. 2 : « Telles novations n'obtiennent le privilége d'être portées, par spéciale hypothèque, sur les deniers du voyage, *ains sont déclarées puisnées de toutes.* Si le marchand prend tout le profit de chaque navigation, et laisse son principal ès mains du maître, pour les voyages espérés à faire, cela sera bon, *non au préjudice des bourgeois et victuailleurs*, ni aussi de tous ceux qui actuellement baillent leurs deniers à profit. »

Et, art. 3, « en la concurrence de tous les deniers baillés à profit, ceux qui seront actuellement baillés *sans renouage*, préféreront, etc ».

L'Ordonnance de la marine, tit. des contrats à la grosse, art. 10, portait : « Les deniers laissés par renouvellement ou continuation, n'entreront point en concurrence avec les deniers actuellement fournis pour le même voyage. »

Par la relation que cet article avait avec le Guidon de la mer, le créancier des deniers laissés par renouvellement, devait, dans l'ancienne jurisprudence, avoir un privilége qui fût *déclaré le puisné de tous*, et qui ne nuisît en rien aux *bourgeois*, pro-

priétaires du navire, à moins qu'ils n'eussent ratifié le renouvellement fait par leur capitaine. — (*Voyez Émérigon, t. 2, p.* 573).

Le nouveau Code de commerce n'a rien changé à ces principes de toute justice. L'art. 323 veut que « les emprunts faits pour le dernier voyage d'un » navire soient remboursés par préférence aux som» mes prêtées pour un précédent voyage, quand » même il serait déclaré qu'elles sont laissées par » continuation ou renouvellement. » Ainsi, les deniers laissés par continuation ou renouvellement sont également privilégiés, mais ils ne viennent qu'après toutes les sommes empruntées pour le dernier voyage.

La raison de préférence, en faveur de ces dernières, est qu'il est à présumer que ce sont ces deniers qui ont mis le navire en état de faire le voyage; ce qu'on ne peut dire qu'improprement de ceux qui, prêtés à l'occasion d'un premier voyage, ont été laissés par renouvellement ou continuation pour un second.

Il est vrai, comme l'observe Valin, que le prêteur avait la faculté de se faire payer et de redonner ensuite les mêmes deniers à la grosse, sur le second voyage; mais ne l'ayant pas fait, et s'étant contenté de renouveler l'engagement, il est juste qu'un autre qui aura fourni l'argent avec lequel le navire aura été équipé, l'emporte sur lui. — (*Voyez Valin, art.* 10, *t.* 5, *l.* 3; *Pothier, Cont. à la gros., n*°. 54).

Mais il ne faut pas perdre de vue que les *bourgeois* propriétaires du navire, ne sont pas tenus au paiement de ces deniers, si le renouvellement a eu lieu par le fait du capitaine seul, et sans leur consentement ou ratification. Les propriétaires du navire n'ont-ils pas pu croire qu'au retour du premier voyage, les emprunts avaient été remboursés par le capitaine ? N'ont-ils pas pu, dans cette croyance, consentir à ce qu'il en fût fait de nouveaux pour le second voyage ? Il serait trop dangereux de laisser le capitaine maître d'accumuler ainsi les emprunts de plusieurs voyages ; il serait injuste qu'on pût rendre les propriétaires passibles de la totalité des emprunts. Le prêteur sur le premier voyage, doit s'imputer de ne s'être pas fait rembourser de ses fonds au retour du navire, ou du moins de n'avoir pas pris l'autorisation ou la ratification des propriétaires du navire, pour laisser ses deniers par renouvellement. Encore une fois, il n'est aucunement dérogé à ces principes par le nouveau Code, et Émérigon cite une sentence de l'amirauté d'Arles, qui l'a jugé ainsi, d'après l'art. 2 du ch. 19 du Guidon de la mer. — (*Voyez Émérigon, loco citato*).

Au *dixième rang* des dettes privilégiées viennent les primes d'assurances faites sur le corps, quille, agrès, apparaux, et sur l'armement et équipement du navire, dues pour le dernier voyage. L'Ordonnance de la marine ne parlait point de ce privilége, parce qu'elle supposait que la prime d'assurance se payait comptant, en passant la police ; mais il s'en

faut de beaucoup que cela arrive toujours. L'usage, dans beaucoup de places maritimes, est de ne payer la prime qu'après l'arrivée du navire à bon port. Dans ce cas, l'assureur du navire a, sans contredit, un privilége sur le corps du bâtiment, pour le paiement de cette prime

Cependant, il faut faire remarquer que ce privilége n'est attaché qu'à la prime de l'assurance du dernier voyage. S'il en est encore dû quelqu'une pour un voyage antérieur, c'est une simple créance ordinaire; il n'y a plus de privilége.

En ne mettant ainsi les primes d'assurances qu'au dixième rang des priviléges, on voit que le donneur à la grosse est préféré aux assureurs ; ce qui paraît à M. Delvincourt établir une antinomie entre l'art. 191 et le 331ᵉ. du Code. Ici, l'assureur et le prêteur à la grosse ne concourent point, tandis que l'art. 331 les fait concourir au marc le franc de leur intérêt respectif, sur le produit des effets sauvés du naufrage.

« Dans l'ancien droit, dit M. Delvincourt, cette » espèce de contradiction n'existait pas, parce que, » dans l'espèce de l'art. 331, l'Ordonnance de la » marine donnait également au prêteur la préfé- » rence sur l'assureur. Il paraît qu'en rédigeant » l'art. 191, on a ajouté le privilége de la prime » d'assurance, *qui n'existait pas*, et ce, d'après l'avis » d'Émérigon, qui avait raisonné dans le sens de » l'Ordonnance; et que depuis, on a changé, dans » l'art. 331, la doctrine de la même Ordonnance ».

Il n'est pas exact de dire qu'avant le Code, le privilége de la prime n'existait pas; il existait, et on le plaçait au cinquième rang. — (*Voyez Valin, sur l'art.* 16 *du titre de la saisie des vaisseaux; Émérigon, contrat d'assurance, ch.* 3, *sect.* 9).

Mais il est facile, comme l'a même aperçu ce jurisconsulte, de concilier ces deux articles. Dans l'art. 191, il s'agit, d'un côté, d'un capital fourni par le donneur à la grosse; et, de l'autre, il n'est question que de la prime, qui n'est pour l'assureur qu'un bénéfice: *Certat de lucro captando.* Le paiement de ce bénéfice est loin de devoir jouir de la même faveur que le remboursement d'une somme principale, qui a contribué directement et physiquement à l'existence des effets mis en risque. Dans l'art. 331, il ne s'agit plus de la prime due à l'assureur; il s'agit, au contraire, de son capital même: *Certat de damno vitando.* Alors ce sont deux capitaux qui concourent ensemble, et qui doivent jouir du même privilége.

Mais, continue M. Delvincourt, « si cette solution était admise, il faudrait en conclure que, dans l'art. 191, le donneur ne doit primer l'assureur que pour son capital seulement, et non pas pour le profit maritime, qui est pour le donneur, ce qu'est la prime pour l'assureur: d'où il résulterait que le profit du donneur doit concourir avec la prime de l'assureur. »

Cette conséquence n'est pas rigoureusement indispensable. En effet, s'il était juste de donner la

préférence au capital prêté à la grosse, sur la prime, qui n'est qu'un bénéfice pour l'assureur, il était également équitable d'accorder cette même préférence à ses accessoires, qui naissent du même contrat. D'ailleurs, l'art. 191 parle des *sommes prêtées à la grosse*, sans aucune restriction, ce qui comprend une collocation générale, tant du principal que de ses accessoires, dans le sens de la loi 18, ff *qui potiores in pignore : non tantùm sortis, sed etiam usurarum potior est.* D'un autre côté, l'art. 320 accorde, dans ce cas, un privilége au donneur, tant pour les intérêts que pour le capital. Dans l'art. 331, on ne parle plus du profit maritime ; on ne parle que du capital donné à la grosse, parce qu'il ne s'agit aussi, quant à l'assureur, que d'un capital. Puisque le législateur apportait un changement notable à l'ancien systême, en faisant concourir ensemble, sur les effets sauvés du naufrage, le donneur et l'assureur, il ne pouvait équitablement avantager l'un sur l'autre : ce qui cependant aurait eu lieu, s'il avait accordé au donneur les intérêts avec son principal, tandis que l'assureur n'aurait concouru que pour les sommes assurées.

Il nous semble donc qu'il faut écarter l'interprétation de M. Delvincourt sur cet article. Nous reviendrons, au surplus, au tit. 9, sur les causes du changement que l'art. 331 apporte à l'ancienne législation.

Cependant il faut faire observer, dès ici, que

l'art. 331 contient une restriction à sa disposition générale : *Sans préjudice*, dit-il, *des priviléges établis par l'art.* 191. Ce qui excepte un cas particulier auquel elle ne peut pas s'étendre. Par exemple si, dans une relâche, le capitaine emprunte à la grosse pour les besoins du navire, et affecte le navire déjà assuré, le prêteur à la grosse doit primer les assureurs, sur les effets sauvés du naufrage, non seulement pour son capital, mais bien aussi pour le profit maritime, parce qu'ayant prêté pour secourir la chose assurée, il est censé avoir prêté pour le compte des assureurs eux-mêmes. Ce n'est plus ici le cas du prêteur avant le voyage, qui n'a pas plus de droits que l'assureur sur les effets échappés au sinistre. — (*Voyez Observations de la Cour de cassation, t.* 1, *p.* 22, *etc.*)

Enfin au *onzième rang*, c'est-à-dire au dernier ordre des dettes privilégiées, sont placés les dommages-intérêts dus aux affréteurs, pour le défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées, ou pour remboursement des avaries souffertes par lesdites marchandises, par la faute du capitaine ou de l'équipage. Ces dispositions de la nouvelle loi expliquent parfaitement le sens de l'art. 16, titre de la saisie des vaisseaux, de l'Ordonnance de la marine. En effet, comme l'observe Valin, il n'y a véritablement que les deux cas prévus dans le dernier paragraphe de l'art. 191 du Code de commerce, où les marchands chargeurs puissent se présenter.

« Hors ces deux cas, dit Valin, il n'y a pas de » privilége à prétendre de la part des marchands » chargeurs ; car s'il ne s'agit que des dommages-» intérêts prétendus par un affréteur, qui, à l'oc-» casion de la saisie réelle du navire ou autrement, » aura été obligé de retirer du navire les marchan-» dises qu'il y avait chargées, ou qui aura été em-» pêché d'y faire son chargement, il est évident » qu'à cet égard, sa créance est simple et ordi-» naire, sans aucune sorte de privilége. »

Le Consulat de la mer, ch. 56, voulait aussi que si quelque marchandise chargée dans le navire ne se trouvait plus, le navire en payât la valeur, sans préjudice des salaires des mariniers ; et que, art. 61, si les marchandises étaient avariées par la faute du patron, le patron fût tenu de tous les dommages qui en procèdent. « Si le patron est » insolvable, dit le Consulat, le navire en répond ; » et ceux qui ont souffert le dommage sont pré-» férés à tous aux autres créanciers, excepté aux » salaires de l'équipage. »

Quoique le Consulat eût mis *les marchands chargeurs* au second rang des privilégiés, l'Ordonnance de la marine, art. 16, titre de la saisie, ne les plaçait qu'au quatrième, ou plutôt qu'au dernier ordre, puisque l'Ordonnance n'assigne que quatre rangs de créanciers privilégiés. Le nouveau Code a suivi, à leur égard, la même détermination. Ainsi quand il y a, parmi les opposans, des marchands chargeurs ou affréteurs privilégiés pour

dommages-intérêts, leur privilége n'a que le dernier rang. Encore, pour pouvoir exercer ce privilége, il ne faut pas qu'ils aient reçu leurs marchandises, ni payé le fret, sans protestation, comme nous le verrons au tit. 14 du Code.

Nous parlerons, au tit. 3, de la responsabilité du propriétaire du navire, relativement aux faits du capitaine et de l'équipage; ce qui regarde les avaries souffertes par la faute de ceux-ci.

Au reste, la dernière disposition de l'art. 191 porte que « les créanciers compris dans chacun » des numéros de cet article, viendront en con» currence, et au marc le franc, en cas d'insuffi» sance du prix. » Cette décision de la loi est remplie d'équité; il est juste que ceux qui exercent un droit égal, doivent l'exercer tous ensemble en concurrence : *Qui æquali utuntur jure, inter se concurrere debent.* Ils partagent, par contribution, la somme appartenant au rang de leur privilége, s'il y a déficit.

Une observation qui convient à toutes les collocations, c'est que tout créancier qui est colloqué l'est tant pour son principal que pour ses intérêts et frais. C'est ce qui résulte de l'art. 214 du Code et de la loi 18, ff *qui potior. in pignore.* En effet, l'obligation pour le principal et les intérêts naissant d'une même cause et d'un même contrat, le même privilége compète pour le tout. *Non tantùm sortis, sed etiam usurarum potior, etc.* En un mot, les intérêts et frais, comme le principal, doivent

être payés avec le même privilége. — (*Voyez Émérigon, t. 2, contrat à la grosse, ch. 12, sect. 2, n°. 5, et Pothier, n°. 57*).

Il est encore un autre principe non moins important, qui regarde également tous les créanciers privilégiés. Si les biens du débiteur sont mis en discussion générale, les créanciers ont le droit de requérir la distraction des effets soumis à leur privilége.

Il ne serait pas juste, en effet, que je fusse obligé de suivre une instance générale, et de voir absorber en frais la chose qui doit me revenir propre par un privilége particulier, qui me donne une action réelle de quasi-propriété.

Par exemple, le navire d'un failli arrive, sur lequel j'avais prêté de l'argent à la grosse. Une instance d'ordre est ouverte de tous ses biens. Comme mon privilége est réel et particulier sur la chose qui y est affectée ; comme il dérive de la quasi-propriété qui m'est dévolue, en ma qualité de donneur, j'ai le droit, en réclamant mon paiement sur le navire, qui est devenu mon débiteur direct et principal, de revendiquer la chose qui déjà m'appartenait en quelque sorte, par la nature de mon contrat. Je peux donc m'adresser directement à la chose même, laquelle ne saurait remplir l'engagement contracté, si elle est enclavée dans une instance d'ordre.

La même règle doit être observée par ceux qui ont un privilége de même nature que moi ; car,

l'art. 191 se borne à régler les préférences, sans dénaturer les priviléges.

Il en est de même en matière de société : les créanciers de deux sociétés différentes, quoique les associés soient les mêmes personnes, ont un privilége respectif sur les effets de chaque société. Il se forme deux ordres de distribution ou de discussion, parce que les créanciers respectifs ont plutôt contracté avec la société de commerce qu'avec la personne même : *Unus quisque enim eorum, merci magis, quàm ipsi credidit.*

Enfin, le rang des priviléges établi par l'art. 191 du Code de commerce, ne saurait être changé par la volonté du propriétaire du navire, ni par aucunes stipulations de sa part, au détriment des créanciers qu'intéresse cette intervention. Tous ont contracté sur la foi de la législation existante, et aucun acte authentique, et même antérieur, ne peut reculer le rang des priviléges assurés par la loi, suivant la nature des créances.

SECTION III.

De la manière de constater les dettes, et des formes de les justifier, pour exercer les différens priviléges.

Après avoir établi plus complétement l'ordre des priviléges sur le navire vendu, que ne l'avait fait l'Ordonnance de 1681, il était indispensable de prendre des précautions pour constater l'existence et la légitimité des créances privilégiées ; ce qui était d'autant plus essentiel, que ces créances peuvent quelquefois absorber le gage commun des créanciers ordinaires.

L'art. 192 du Code de commerce, qui doit heureusement faire disparaître toutes les contestations qui s'élevaient sur la réalité des créances réclamées, et toutes les fraudes qui pouvaient se pratiquer à cet égard, au préjudice des autres créanciers, manquait absolument dans l'ancienne législation. Aujourd'hui, c'est à ceux qui veulent jouir de leur privilége, à prendre la précaution de faire constater leurs créances dans les formes prescrites et exigées par cet article, suivant leur nature.

1°. Ainsi, les frais de justice et autres, faits pour

parvenir à la vente et à la distribution du prix, sont constatés par des états de frais, arrêtés par les tribunaux compétens ;

2°. Les droits de pilotage, tonnage, cale, amarrage, et bassin ou avant-bassin, sont constatés par les quittances légales des receveurs ;

3°. Les gages du gardien et frais de garde du bâtiment, depuis son entrée dans le port jusqu'à la vente, sont constatés par des états arrêtés par le président du tribunal de commerce ;

4°. Il en est de même pour le loyer des magasins où sont déposés les agrès et apparaux ;

5°. Sont aussi constatés par des états arrêtés par le président du tribunal de commerce, les frais d'entretien du bâtiment et de ses agrès et apparaux, depuis son entrée dans le port au retour du dernier voyage ;

6°. Les gages et loyers du capitaine, et autres gens de l'équipage employés au dernier voyage, sont constatés par les rôles d'armement et de désarmement, arrêtés dans les bureaux de l'inscription maritime ;

7°. Les sommes prêtées au capitaine, pour les besoins du bâtiment pendant le dernier voyage, ainsi que la valeur des marchandises vendues par lui, pour le même objet, sont établies par des états arrêtés par le capitaine, appuyés de procès-verbaux signés par le capitaine et les principaux de l'équipage, constatant la nécessité des emprunts et des ventes.

8°. Les sommes dues au vendeur, pour prix du navire, sont constatées par un acte de vente ayant date certaine. Un acte a date certaine du jour où il a été passé, quand il est authentique ; quand il est sous seing privé, du jour où il a été enregistré, ou du jour de la mort de celui ou de l'un de ceux qui l'ont souscrit, ou enfin du jour où sa substance est constatée dans un acte dressé par un officier public, tel qu'un acte de dépôt, un procès-verbal de scellé ou d'inventaire. — (*Art.* 1328 *du Code civil*).

9°. Les fournitures de l'armement, équipement et victuailles du navire, sont constatées par les mémoires, factures ou états visés par le capitaine et arrêtés par l'armateur, et dont un double doit être déposé au greffe du tribunal de commerce, avant le départ du navire, ou au plus tard dans les dix jours après ledit départ. Comme ces pièces sont sous seing privé, il fallait bien en ordonner le dépôt, pour en assurer la date ;

10°. Les sommes prêtées à la grosse sur le corps, quille, agrès, apparaux, armement et équipement, avant le départ du navire, sont constatées par des contrats passés devant notaire, ou sous signature privée, dont les expéditions ou doubles seront déposés au greffe du tribunal de commerce, dans les dix jours de leur date. On exige ici le dépôt, même des actes authentiques, parce qu'il ne s'agit pas seulement de donner une date certaine aux actes déposés, mais encore de donner de la pu-

blicité aux emprunts déjà faits, afin d'avertir ceux qui voudraient faire de nouveaux prêts ;

11°. Les primes d'assurances faites pour le dernier voyage, sur le corps, quille, agrès et apparaux, ainsi que sur l'armement et l'équipement du navire, sont constatées par les polices, ou par les extraits des livres des courtiers d'assurances ;

12°. Enfin, les dommages-intérêts dus aux affréteurs ou chargeurs, pour défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées, ou pour remboursement des avaries que ces marchandises ont essuyées par la faute du capitaine ou de l'équipage, sont constatés par les jugemens ou par les décisions arbitrales qui seront intervenues.

En général, il faut toujours observer que l'acte servant à établir la créance pour laquelle on voudra réclamer un privilége, doit absolument avoir une date certaine antérieure à la saisie du navire : autrement, la règle deviendrait illusoire.

Ainsi, la seule ressource qui reste aux créanciers privilégiés qui ont manqué de former leurs oppositions à tems, est de saisir les deniers de l'adjudication entre les mains de celui qui en est le dépositaire, dans le délai prescrit par l'art. 212, et ils ne peuvent plus venir que par contribution, sans prétendre à aucune préférence.

De même qu'on a le droit de former opposition pendant toute la procédure pour parvenir à la vente d'un navire, et jusqu'au moment de cette vente; de même la voie de l'opposition est toujours ouverte aux créanciers, pour exercer leur privilége, jusqu'à ce que le navire ait fait *entièrement* un voyage en mer: de manière que les créanciers ont droit de former cette action révocatoire, non seulement avant toute déclaration de propriété, mais encore depuis cette déclaration et le départ du navire, jusqu'à ce que le voyage soit achevé. Ainsi, il ne suffit pas que le navire soit parti, qu'il ait mis à la voile, comme le pensait Émérigon (*Contrat à la gr., ch.* 12, *sect.* 2); il faut que le voyage soit fini.

D'un autre côté, remarquez que l'art. 193 veut un voyage fait après la vente, sous le nom et aux risques de l'acquéreur: d'où l'on doit conclure que si, malgré la vente, le voyage est fait sous le nom du vendeur, l'opposition n'est pas nécessaire pour conserver le privilége. Cela est d'autant plus équitable que, dans ce cas, les créanciers du vendeur ne sont point instruits de la vente, et qu'ils

ont un juste sujet de croire que le vaisseau appartient toujours à leur débiteur.

Un voyage en mer, quel qu'il soit, même de petit cabotage, suffit pour purger les priviléges, pourvu qu'il ait la durée requise par l'art. 194.

On peut dire que le voyage en mer équivaut ici à la transcription exigée pour le *purgement* des hypothèques sur les immeubles. Cependant, il faut faire observer qu'à la différence de la surenchère, qui exproprie réellement l'adjudicataire, l'opposition ne vaut que pour celui qui la fait : *Vigilantibus jura subveniunt.* L'acquéreur, en payant les opposans, acquiert la propriété libre et incommutable du navire. Dans le sens de l'art. 2190 du Code civil, dont la disposition est vraiment exorbitante, le paiement de l'opposant n'empêcherait pas l'acquéreur d'être poursuivi par un autre créancier qui n'aurait pas formé opposition en tems utile. Mais ici, il n'y a ni enchère ni surenchère : c'est simplement une dénonciation à l'acquéreur du droit prétendu par le créancier ; c'est un acte semblable à la saisie-arrêt, et, dans ce cas, la main-levée donnée par l'opposant seul suffit pour que le tiers saisi puisse payer valablement.

Mais aussi, observe Valin, sur l'art. 2 du tit. 10, des navires, si, au lieu par l'acquéreur d'offrir de payer les créanciers qui l'ont poursuivi, c'est-à-dire les créanciers opposans, il aime mieux abandonner le navire, alors, le navire étant mis sous

la main de la justice, à l'effet d'être vendu judiciairement, c'est un abandon qui tourne au profit de tous les créanciers, opposans ou non ; alors le bâtiment redevient le gage de tous les créanciers, qui, au moyen de cet abandon ou déguerpissement du navire, sont rentrés dans tous leurs droits : c'est comme si la vente n'avait jamais existé, et le navire est censé n'être jamais sorti des mains du vendeur. D'ailleurs, le défaut d'opposition ne pouvait être allégué que par l'acquéreur ; il n'y avait que l'acquéreur qui fût en droit de se prévaloir, contre les créanciers, de cette fin de non-recevoir, et ce même acquéreur, après son déguerpissement, n'est plus en état de leur opposer la fin de non-recevoir.

Jusqu'ici, nous n'avons parlé que de ceux qui étaient créanciers avant la vente volontaire du navire. Que doit-on décider à l'égard de ceux qui sont devenus créanciers depuis la vente, mais avant l'achèvement ou même le commencement du voyage? Actuellement, il est de droit commun, d'après les art. 1138 et 1583 du Code civil, que l'obligation de livrer une chose en transfère la propriété, du moment que la convention a été fournie, et avant qu'il y ait eu tradition, et que l'acquéreur devient propriétaire du moment que la vente a été consentie. D'après ces principes, il est clair que le vendeur a perdu tous droits sur le navire, du moment que la vente a eu lieu, et que par conséquent, il n'a pu en transférer aucun à

ceux qui sont devenus ses créanciers depuis la vente : *Nemo plùs juris in alium transferre potest, quàm ipse habet.*

Mais, pour que cette règle ait son application, il faut cependant que la vente soit certaine à l'égard des tiers ; il faut que l'acte de vente soit authentique ou enregistré. Les créanciers postérieurs à l'acte authentique ou à l'enregistrement n'ont aucun droit. Si, au contraire, la vente du navire est sous seing privé, comme rien n'en constate légalement la date, et comme elle n'acquiert une date certaine que par la délivrance des expéditions au nom de l'acquéreur, jusqu'à cette délivrance, les créanciers ont pu acquérir des droits sur le navire.

Au reste, la loi ne disant pas entre les mains de qui les oppositions doivent être formées, nous pensons qu'elles doivent être notifiées à l'acquéreur, qui a intérêt d'être instruit des créances sur le navire. Une simple notification au vendeur ne suffirait pas. C'est du moins un argument tiré de l'art. 2244 du Code civil.

SECTION V.

Quand un Navire est censé avoir fait un voyage en mer.

Nous venons de voir, dans la section précédente, que la vente volontaire d'un navire n'éteint les priviléges des créanciers qu'après que le navire a fait, depuis la vente, un voyage en mer sous le nom et aux risques de l'acquéreur, et sans l'opposition de la part de ces créanciers.

L'ancienne jurisprudence exigeait, pour que le voyage fût censé fait, que le bâtiment eût changé d'amirauté, comme de Bordeaux à Nantes, de la Rochelle à Saint-Malo.

Aujourd'hui, un navire est censé avoir fait un voyage en mer dans trois cas. — (*Art.* 194 *du Code de commerce*).

1°. Lorsqu'il est constaté qu'il est parti d'un port et qu'il est arrivé dans un autre port trente jours après son départ;

2°. Lorsqu'il est revenu dans le même port, mais plus de soixante jours après son départ;

3.° Enfin, lorsqu'il est parti pour un voyage de long cours, et qu'il s'est écoulé plus de soixante jours depuis son départ.

Sont réputés voyages de long cours, d'après

l'art. 377, ceux qui se font aux Indes orientales et occidentales, à la Mer pacifique, au Canada, à Terre-Neuve, au Groënland et aux autres côtes et îles de l'Amérique méridionale et septentrionale, aux Açores, aux Canaries, à Madère, et dans toutes les côtes et pays situés sur l'Océan, au-delà des détroits de Gibraltar et du Sund.

Ici, la loi n'exige ni que le navire soit arrivé à sa destination, ni, à plus forte raison, qu'il soit entré au port : il suffit qu'à la circonstance d'une expédition pour voyage de long cours, se réunisse celle qu'un espace de plus de soixante jours s'est écoulé depuis le départ du navire, pour que l'acquéreur purge les droits, quels qu'ils soient, des créanciers du vendeur qui n'ont point rempli les formalités requises pour les conserver.

D'un autre côté, *lorsqu'il est constaté* de la manière voulue par les réglemens, qu'un navire parti d'un port est arrivé dans un autre port, au moins trente jours après le départ, les droits des créanciers sont également purgés vis-à-vis de l'acquéreur. Quelles que soient les causes qui auraient pu faire relâcher ou débarquer dans un port autre que celui de la destination, pendant cet espace de trente jours, l'absence qui n'a pas eu cette durée n'est point comptée ; mais aussi, peu importe la plus ou moins grande distance du port d'arrivée à celui du départ, pourvu que l'intervalle des trente jours se trouve exactement entre celui du départ d'un port et son arrivée dans un autre.

Néanmoins, on ne pourrait se prévaloir de cette disposition de la loi, si le navire ne sortait d'un port que pour lui faire donner un radoub dans un autre port ; comme si on l'envoyait de la Rochelle à Rochefort, de Nantes à Paimbœuf. Dans ce cas, il n'y aurait réellement pas de voyage, n'étant question que d'un radoub, qui n'est qu'une préparation à un voyage.

Enfin, comme les navires peuvent être sujets à des relâches fréquentes dans le port du départ, ou à des expéditions maritimes qui ne les obligent pas à toucher un autre port, comme les expéditions en course, la loi établit une troisième présomption : c'est le cas où le navire revient plus de soixante jours après son départ dans le même port. Alors il n'est point nécessaire qu'il justifie de débarquement et d'arrivée à un autre port ; il suffit que le navire rentre, après avoir été plus de soixante jours en mer.

Au surplus, comme l'observe Valin, sur l'art. 2 du titre des navires, tout ceci est applicable à la vente d'une portion de navire aussi bien qu'à la vente de la totalité du vaisseau, et regarde les barques et autres petits bâtimens, comme les grands navires.

SECTION VI.

De la Vente volontaire des Navires.

La vente des navires est volontaire ou forcée. Il s'agit ici de la vente volontaire.

La vente volontaire des navires doit être faite *par écrit*, soit authentique, soit sous signature privée. (*Art.* 195 *du Code de commerce*). On peut vendre un navire, en entier ou seulement une portion.

Cette formalité est d'autant plus impérieusement recommandée par la loi que, contre les dispositions générales de l'art. 109, la preuve testimoniale ne serait pas admise, si la vente verbale était déniée. — (*Procès-verbal du* 7 *juillet* 1807, *n°.* 64).

Cependant, si la vente verbale d'un navire était avouée par les parties, l'exécution en devrait être ordonnée, mais entre le vendeur et l'acheteur seulement, et sans qu'il pût en résulter aucun préjudice aux droits des tiers.

On voit que l'art. 195 fait exception à la règle commune, qu'en matière de meubles, la possession vaut titre. Mais les meubles de cette nature (les navires) forment une propriété d'une telle

importance, que les législateurs de tous les tems ont voulu que la vente en fût faite *par écrit.*

En effet, un navire, pour être au rang des meubles, n'en est pas moins un objet sur lequel les créanciers ont naturellement plus de droit de compter que sur les autres effets, et en qualité de meuble corporel, il convenait qu'il ne pût efficacement changer de maître que par une tradition réelle et sensible, ou quelque chose d'équivalent. Il fallait donc, à défaut de cette tradition réelle et sensible, une formalité supplétive, pour donner à la vente d'un navire sa perfection et son effet, contre les créanciers du vendeur.

La loi du 27 vendémiaire an 2, art. 18, voulait impérativement que toute vente de navire se fît pardevant notaires. Aujourd'hui, cet ordre est changé : la vente peut se faire *sous seing privé*, pourvu que la date soit certaine. Il est évident que pour opposer l'acte sous seing privé à des tiers, il faut que cet acte soit prouvé exact, soit par l'enregistrement, soit par la mort du vendeur.

Quant à la vente volontaire faite *par acte public*, il n'y a aucune difficulté : elle vaut comme preuve.

Ainsi, la vente volontaire d'un navire, légalement constatée et assurée, a effet vis-à-vis des tiers, soit qu'elle ait été passée pardevant notaires, soit qu'elle ait été faite sous seing privé. Néanmoins, elle ne purge leurs droits que lorsque, depuis la vente, le navire a fait un voyage en mer sous le nom et aux risques de l'acquéreur, et sans

opposition de la part des créanciers du vendeur, comme nous l'avons vu à la sect. 4 de ce titre.

Il n'est pas nécessaire, pour la validité de la vente, soit du navire entier, soit de portion du navire, que ce bâtiment soit sous les yeux des parties; on peut vendre volontairement un navire étant dans le port ou en voyage; mais, dans ce dernier cas, le voyage n'est pas compté, relativement à l'extinction des droits des créanciers, de même qu'on va l'expliquer dans la section suivante.

Quoiqu'un navire soit meuble, il ne faut pas en tirer la conséquence que le seul fait qu'on le possède fasse présumer qu'on en est propriétaire. Les mêmes motifs qui ont fait modifier les principes sur les meubles, en ce qui concerne l'affectation d'un navire aux dettes du propriétaire, et le moyen de purger les droits des créanciers, semblent aussi commander une modification à ceux qui regardent l'aequisition par prescription. Ainsi, celui qui opposerait le fait de sa possession comme présomption d'une vente du navire, n'y serait point admis comme s'il s'agissait de meubles ordinaires; il faut prouver sa propriété légalement acquise. La seule prescription de trente ans éteindrait l'action en revendication du véritable propriétaire dépouillé. — (*Voyez ci-après la sect.* 5 *du tit.* 3).

SECTION VII.

La Vente volontaire d'un Navire en voyage ne préjudicie pas aux créanciers du vendeur.

On peut, sans doute, vendre un navire étant en voyage comme dans le port ; mais il y a cette différence entre les deux cas, que si le navire est en voyage lors de la vente, ce voyage n'est pas compté, relativement à l'extinction des droits des créanciers, dont le navire, ou son prix, continue d'être le gage, et qui peuvent même attaquer la vente, s'ils la croient faite en fraude de leurs droits. — (*Art.* 196 *du Code de commerce*).

Cette disposition de la loi nouvelle est en quelque sorte la répétition de l'art. 3 du titre des navires, de l'Ordonnance de la marine ; elle est d'autant plus juste, qu'un navire étant en voyage est presque nécessairement chargé de quantité de dettes privilégiées, telles que celles de fournitures de cordages, voiles, munitions de bouche et de guerre, et de toutes les autres choses nécessaires pour son équipement : dettes, d'ailleurs, qui ne se paient presque jamais que plusieurs mois après le départ du navire. Il peut même exister d'autres

créanciers, qui n'ont fait crédit au propriétaire que sur l'assurance que leur donnait le navire : *Rei potiùs quàm personæ crediderunt.* On conçoit aisément de quelle importance il est que, par une vente secrète et après coup, le propriétaire du navire n'ait pas la faculté d'enlever à ses créanciers leur gage naturel, et de les priver ainsi de leur dû.

Ceci s'applique également à la vente d'une portion de navire, comme à celle de sa totalité, et aux petits bâtimens comme aux grands vaisseaux : il n'y a aucune raison de différence, et la loi ne distingue point.

Ainsi, que l'acquéreur ait payé le prix ou non, c'est la même chose; les créanciers de toute espèce, privilégiés ou non privilégiés, sont en droit de l'obliger de leur faire l'abandon de la valeur du navire, en attaquant la vente comme faite au mépris de leurs droits. Ils peuvent même, en cas de fraude, faire annuler la vente.

La vente volontaire du navire, et même la vente sous seing privé, ne peut être interdite, ou l'on entraverait trop le commerce. Mais il est un cas où la vente ne doit plus être inébranlable ; c'est celui de la fraude, car la fraude annule tous les contrats.

Cependant, si un navire, vendu pendant le voyage et étant de retour, faisait un nouveau voyage sous le nom de l'acquéreur, sans opposition de la part des créanciers, ce ne serait plus ces principes qu'il faudrait invoquer. Le nouveau

voyage en mer, fait depuis la vente, aurait étei
les priviléges des créanciers, conformément
l'art. 193.

Si la vente volontaire d'un navire en voyage
préjudicie point aux droits des créanciers du ven
deur, Valin prétend qu'il faut dire le contraire d
la vente de la cargaison, parce qu'elle n'a rien d
commun avec le navire, et à plus forte raison d'u
chargement particulier de marchandises dans u n
bâtiment. Il soutient qu'il est permis de vend e
les effets qui sont en mer ou aux colonies; et,
« sous prétexte, dit-il, que la tradition ne peut
» s'en faire, non plus que la signification de la
» cession, on ne doit pas exiger, pour y suppléer,
» que le cessionnaire fasse enregistrer la cession
» au greffe de *l'amirauté* du départ du navire, afin
» de notoriété, ou qu'il observe quelqu'autre for-
» malité. Il suffit qu'il soit porteur des factures,
» ou des connaissemens des marchandises dont le
» transport lui est fait, soit par un ordre à son
» profit, ou au dos de ces pièces, soit par un acte
» séparé pardevant notaires, ou sous signature pri-
» vée, d'autant plus tôt que tout est à ses risques
» dès l'instant du transport. »

Tel est, selon ce commentateur, l'usage constant du commerce, fondé sur ce qu'il importe extrêmement de favoriser la rapidité de ses opérations, et sur la nécessité de les mettre au-dessus de toute atteinte, quand elles sont exemptes de fraude; et il cite à l'appui de ces principes un

arrêt rendu au Parlement de Paris, le 11 mars 1752, par la quatrième chambre des enquêtes.

Émérigon, ch. 11, sect. 3, n°. 8, ne partage pas l'opinion de Valin, et fait de très-justes observations à cet égard. « Ces sortes de cessions, dit-il, » défèrent au cessionnaire un simple droit *ad rem*, » qui lui donne pouvoir de requérir la délivrance » des effets indiqués, sans le mettre en possession » effective de la chose même. Ainsi, jusqu'à ce que » la tradition réelle ait été faite dans un tems utile » au porteur du connaissement, il n'a qu'une ac- » tion personnelle, qui est subordonnée aux droits » du tiers. Une pareille cession ne saurait nuire, » ni au privilége du vendeur primitif, non payé du » prix, ni au privilége du donneur à la grosse, ni » aux droits de la masse des créanciers. Telles sont » nos règles. Le connaissement n'a jamais été con- » sidéré parmi nous comme un papier négociable. » Le transport du titre est une tradition feinte, qui » s'évanouit par la faillite ou l'insolvabilité du cé- » dant. »

Remarquez que ces deux célèbres jurisconsultes écrivaient sous l'empire de l'Ordonnance de 1681, et que la difficulté devenait d'autant plus ardue, que cette Ordonnance ne parle aucunement de la négociabilité du connaissement. Cependant, on ne saurait se dissimuler que l'opinion d'Émérigon ne soit plus conforme aux véritables principes, et que, si la doctrine de Valin était indistinctement adoptée, elle fournirait aux banqueroutiers un

moyen très-facile d'éluder leurs engagemens maritimes.

Mais aujourd'hui, la difficulté qui nous occcupe ne peut pas être aussi fréquente ; et pour la décider, il est nécessaire de la considérer sous ses différens aspects. En effet, d'après l'art. 281 du Code de commerce, le connaissement n'est pas, par sa nature, papier négociable, mais il peut le devenir. S'il est fait à l'ordre de quelqu'un, comme la loi le permet, il est alors négociable, et il est permis de l'endosser et de le transmettre à qui l'on veut. On ne peut plus opposer au porteur d'un pareil connaissement, le privilége du créancier primitif, parce qu'on doit, en quelque manière, considérer le connaissement ainsi endossé comme si, dans le principe, il avait été fait au porteur lui-même. Dans ce cas, il n'y a aucun doute qu'on ne doive admettre l'avis de Valin.

Si, au contraire, les parties n'ont pas rendu le connaissement négociable ; si le connaissement n'est pas fait à ordre ou au porteur, la difficulté reste toute entière, et il faut distinguer.

D'abord, le porteur d'un endossement, dans cette hypothèse, n'est qu'un simple cessionnaire, qui ne saurait avoir plus de droit que son cédant. La vente de la cargaison est bien parfaite, quant à lui et à son vendeur, d'après les art. 1583 et 1606 du Code civil ; mais, à l'égard des droits des tiers, il doit se mettre en règle par les formalités requises en pareil cas ; il n'est propriétaire de la car-

gaison, qu'autant qu'elle lui a été cédée en due forme; cette cession est subordonnée aux principes du droit commun, et c'est ici que tombe la distinction.

Par exemple, si l'acte de cession, c'est-à-dire l'acte de vente, est authentique; s'il est fait devant notaires; s'il a une date certain eet assurée, alors il ne saurait y avoir de difficulté. Mais si la vente des effets qui sont en mer est purement et simplement sous signature privée, et sans authenticité, il nous semble qu'une pareille cession ne saurait nuire aux droits des tiers; et il faut dire, avec Émérigon, que le transport du connaissement est une tradition feinte, qui s'évanouit par la faillite ou l'insolvabilité notoire du cédant: autrement, il fournirait aux gens de mauvaise foi tous les moyens de tromper leurs créanciers légitimes.

La faveur du commerce a fait introduire le privilége du nantissement ou de la saisie naturelle, au profit de celui qui, ayant à sa consignation des marchandises appartenant à un négociant, dont il est le commissionnaire ou correspondant, avance des sommes sur le prix de ces marchandises, ou paie des lettres de change tirées sur lui à l'occasion de ces mêmes marchandises. — (*Argument tiré des art.* 93 *et* 94 *du Code de commerce*).

Valin, *loco citato*, cite pour exemple un navire qui est adressé à un négociant, pour en faire le désarmement et vendre sa cargaison. Ce négociant

paie avant toute vente (et par conséquent avant d'avoir aucuns deniers en main appartenant à son commettant), les gages de l'équipage, les primes d'assurance, les sommes empruntées à la grosse; il acquitte, de plus, ou il accepte les lettres de change que son commettant tire sur lui. Nul doute que, pour son remboursement, il n'ait droit de retenir par ses mains, par voie de compensation, avec privilége exclusif à tous autres créanciers, toutes sommes qu'il a ainsi avancées, et, à plus forte raison, s'il n'a payé qu'à mesure qu'il avait des deniers appartenant à son commettant.

Au reste, que la vente volontaire d'un navire soit faite pendant qu'il est en voyage ou dans le port, il résulte de l'art. 18 du décret du 9 octobre 1793, que l'acte de vente doit contenir copie de l'acte de francisation du navire; mesure de précaution qui a pour objet d'assurer l'exécution des prohibitions prononcées par les réglemens contre les étrangers. Tout propriétaire nouveau, d'ailleurs, doit, aux termes de ce décret, faire sa déclaration de propriété au bureau de la marine de son arrondissement.

TITRE II.

DE LA SAISIE ET DE LA VENTE DES NAVIRES.

Les navires devraient naturellement être saisis-exécutés en la forme ordinaire, puisque la loi les répute *meubles*. Cependant, à cause de l'importance de leur objet, la saisie et la vente en sont assujéties à des formalités particulières, mais beaucoup plus simples et plus courtes que celles exigées pour la saisie *réelle* des immeubles. Elles conduisent plus promptement au but, en donnant en même tems aux créanciers tout le tems convenable pour mettre leurs droits à couvert, par la voie de l'opposition.

Du reste, quand il est question de l'ordre et de la distribution du prix de la vente, on leur rend leur qualité véritable et essentielle; ces formes ne changent rien à leur nature. La distribution du prix de la vente d'un navire se fait comme celle des sommes purement mobilières, au marc le franc, après le paiement des créanciers privilégiés. Telle est la matière de ce titre.

SECTION I.re

Tous Bâtimens de mer peuvent être saisis et vendus par autorité de justice, etc.

Les navires peuvent être saisis et vendus par autorité de justice, comme toutes les autres propriétés d'un débiteur quelconque, puisqu'ils forment une partie de ses biens, lesquels sont généralement affectés au paiement de ses dettes, et le privilége des créanciers est purgé par les formalités prescrites par la loi. — (*Art.* 197 *du Code de commerce*).

Mais il faut faire observer, avant tout, que les bâtimens prêts à faire voile ne sont saisissables que pour raison des dettes contractées pour le voyage qui va être fait; et encore, dans ce cas même, les intéressés au voyage peuvent empêcher la saisie et la vente, en donnant bonne et suffisante caution pour le paiement des causes de la saisie, d'après les dispositions de l'art. 215 du Code de commerce. — (*Voyez ci-après la sect.* 19).

Non seulement les navires peuvent être saisis et vendus, mais encore il n'y a pas d'autre voie pour en dépouiller le propriétaire malgré lui. Ce

serait donc inutilement qu'un créancier demanderait le délaissement du navire de son débiteur, à dire et estimation d'experts; il ne pourrait valablement obtenir ce délaissement que du consentement de son débiteur. Dans ce cas, néanmoins, ce délaissement ne produirait absolument d'autre effet que celui qui résulte d'une vente volontaire, c'est-à-dire, que ce créancier ne serait à couvert, vis-à-vis des autres créanciers de son débiteur, qu'autant qu'il aurait fait faire un voyage au navire, sous son nom et à ses risques, d'après la disposition de l'art. 193, et qu'il n'y aurait eu entre ses mains aucune opposition.

Si, d'un côté, les priviléges sont purgés par la vente volontaire du navire, suivie d'un voyage en mer, de l'autre, la vente faite sur saisie et sans opposition, purge également les priviléges, comme en vente d'immeubles par décret. Dans l'une et l'autre hypothèse, les créanciers non opposans ne peuvent faire valoir leurs droits; ils ne peuvent se pourvoir que sur le prix de la vente, en se présentant à tems, mais alors par contribution seulement.

Il ne faut pas perdre de vue que la disposition de l'art. 197 est commune à tous les bâtimens de mer. Tous indistinctement peuvent être saisis et vendus; mais les formes sont plus ou moins rigoureuses, suivant l'importance et la capacité du bâtiment, ainsi que nous allons le voir dans les sections suivantes.

SECTION II.

Du délai pour procéder à la saisie d'un Navire.

Il ne peut être procédé à la saisie de tous bâtimens de mer que vingt-quatre heures après le commandement de payer. — (*Art.* 198 *du Code de commerce*).

En effet, cette saisie, comme toutes les autres, doit être précédée d'un commandement, lequel, pour être valable, doit être fait en vertu d'un titre exécutoire, conformément aux art. 545 et 546 du Code de procédure. Valin, sur l'art. 2, titre de la saisie, pensait qu'on ne pouvait pas saisir un navire pour une somme de 100f, ou au-dessous, parce qu'alors il n'était pas permis de saisir réellement un immeuble pour une somme aussi modique. Comme nos lois actuelles n'ont pas cette disposition, la modicité de la créance ne serait pas une raison pour ne pouvoir saisir, mais elle pourrait être, pour le juge, un motif d'accorder quelque délai au débiteur, suivant l'art. 1184 du Code civil.

Il faut, en tête du commandement de payer, donner copie du titre exécutoire, à moins qu'il n'ait déjà été signifié; alors il suffit de le relater

et d'exprimer que c'est en vertu de ce titre que ce commandement est fait. Autrefois, d'après d'Héricourt, Traité de la vente par décret, ch. 6, n° 7, p. 91, le commandement devait être recordé, à peine de nullité, c'est-à-dire, fait en présence de deux témoins, qui le signaient; mais aujourd'hui cette formalité n'est plus nécessaire. — (*Argument tiré de l'art.* 673 *du Code de procédure*).

Nous venons de voir que, suivant l'art. 198, la saisie ne peut être faite que vingt-quatre heures après le commandement : suit-il de là que l'huissier doive exprimer l'heure à laquelle il signifie l'exploit? Une telle précaution serait certainement plus exacte et plus conforme à la loi. Cependant, comme cette mention n'est pas expressément exigée, nous pensons qu'on ne pourrait pas demander la nullité de la saisie sur ce seul motif; il suffit que le commandement soit fait la veille : c'est du moins l'usage suivi jusqu'à présent.

Néanmoins, le texte de la loi exigeant un intervalle de vingt-quatre heures entre le commandement et la saisie, il y aurait nullité si la saisie commençait *dès le matin* du lendemain du commandement, qui n'aurait été signifié *qu'après midi* de la veille, et la preuve par témoins de l'heure, en ce cas, serait admissible. — (*Voyez arrêt de la Cour de cassation, du* 18 *juillet* 1818, *de Séligny,* 1818, *p.* 602).

Au reste, il n'est pas nécessaire que la saisie soit faite dès le lendemain du commandement. Si

cependant le commandement était suranné, observe Valin, il serait de la prudence de le réitérer avant de procéder par saisie du navire. Le mot *surannation* n'est pas connu dans la langue des lois nouvelles; le Code de procédure, tit. 22, liv. 2, ne parle que de la péremption. Il est cependant vrai que les actes judiciaires sont soumis à l'espèce de prescription exprimée par le mot *surannation*, de l'ancienne jurisprudence. La péremption a lieu contre toute instance qui a été discontinuée pendant trois ans, au lieu que la *surannation* a lieu contre les exploits et significations sur lesquels il n'y a pas eu de suites dans l'an et jour, sans qu'il soit besoin d'attendre le concours de la prescription. Dans ce cas, le demandeur est obligé de former une nouvelle action, parce qu'alors ce n'est pas une péremption d'instance, mais une simple surannation d'une action ou d'une procédure, sur laquelle l'instance n'a point été liée par la contestation en cause. Ainsi, si, dans l'hypothèse où nous raisonnons, le commandement n'est pas suivi de la saisie dans le délai d'un an et jour, il se trouve éteint par la surannation, et il est nécessaire d'en donner un nouveau avant de procéder à la saisie du navire. — (*Voyez Dévolant, Actes de notoriété* 68 *et* 73, *p.* 242 *et* 245, *et Duparc-Poulain, t.* 6, *p.* 287).

SECTION III.

A quelle personne le commandement doit-il être fait?

D'APRÈS l'art. 199 du Code de commerce, le commandement doit être fait à la personne du propriétaire ou à son domicile, s'il s'agit d'une action générale à exercer contre lui.

Le commandement peut être fait au capitaine du navire, *si* la créance est du nombre de celles qui sont *susceptibles* de privilége sur le navire.

Cet article présente deux hypothèses qu'il est essentiel de bien saisir :

1°. Si la saisie d'un navire doit avoir lieu pour toute action générale provenant des dettes de l'armateur, quoique étrangères à son vaisseau, le commandement de payer devra lui être fait à lui-même, partout où il sera rencontré, ou à son domicile; et, dans ce cas, le commandement ne pourra être valablement signifié au capitaine;

2°. Si, au contraire, la saisie est faite en vertu d'une créance qui regarde seulement le navire, c'est-à-dire qui est seulement du nombre de celles

privilégiées, aux termes de l'art. 191, alors, le commandement de payer peut être notifié également au capitaine; le créancier a le choix, pour sa signification, ou du capitaine, ou du propriétaire du navire.

Cette distinction semble puisée dans la nature des choses, et est propre à lever beaucoup de difficultés. Dans le premier cas, l'action procède d'une créance non spécialement applicable au vaisseau commandé par le capitaine; nul doute que le commandement ne doive être fait à la personne ou au domicile du propriétaire, puisque le capitaine ne le représente que pour les affaires directement propres au navire, et ne saurait, dans les limites de son mandat tacite, répondre à un commandement qui proviendrait de causes étrangères à l'équipement du navire, à son radoub, aux approvisionnemens, etc. Mais s'agit-il d'une action de cette dernière nature? Toutes significations, et le commandement même, peuvent se faire au capitaine, si sur-tout le propriétaire n'est point sur les lieux, ou n'y a point une autre personne chargée de ses pouvoirs spéciaux.

Ainsi, le créancier qui, ayant deux créances, l'une privilégiée et l'autre ordinaire, procéderait en vertu de celle-ci, mais ne notifierait le commandement de payer qu'au capitaine, ferait une procédure nulle.

Encore une fois, pour que le commandement fait au capitaine soit valable, il faut qu'une créance

du nombre de celles que la loi répute privilégiées, en soit le motif.

Il est possible que le propriétaire soit absent ou en fuite. Alors, on doit se conformer, pour la notification du commandement, à l'art. 69, § 8, du Code de procédure. Cependant, si l'absence du propriétaire était déclarée par jugement, le commandement de payer devra être signifié aux envoyés en possession ou à l'administrateur légal des biens de l'absent, suivant les dispositions de l'article 134 du Code civil.

Si le propriétaire du navire demeure en France, mais hors du ressort du tribunal devant lequel doit se poursuivre la saisie, le commandement de payer doit également lui être notifié, à personne ou domicile. Nous pensons, avec M. Delvincourt, que, dans ce cas, on ne saurait se borner à une simple signification à la personne de son représentant ou du capitaine, comme pour la signification du procès-verbal de saisie, d'après l'art. 201. Le commandement est un acte beaucoup plus important, parce que c'est lui qui met le débiteur en demeure. — (*Voyez M. Delvincourt, Institutes au Droit com., t. 2, p.* 197).

Enfin, si le propriétaire est étranger ou s'il habite le territoire français hors du continent, on doit se conformer à l'art. 69, § 9, du Code de procédure, et faire signifier le commandement au domicile du procureur du roi près le tribunal où sera portée la demande.

Il faut, toutefois, excepter de tous ces cas celui où le débiteur poursuivi aurait un domicile *élu* par l'acte même constitutif de la créance, ou par tout autre également valable, conformément à l'art. 111 du Code civil. (1) L'art. 199 du Code de commerce a moins voulu déroger aux conventions que suppléer au silence des parties.

---

(1) *Article* 111 *du Code civil.*

Lorsqu'un acte contiendra, de la part des parties ou de l'une d'elles, élection de domicile pour l'exécution de ce même acte, dans un autre lieu que celui du domicile réel, les significations, demandes et poursuites relatives à cet acte, pourront être faites au domicile convenu, et devant le juge de ce domicile.

SECTION IV.

Du Procès-verbal de saisie.

Le procès-verbal de saisie doit être revêtu de toutes les formalités ordinaires des exploits, et doit contenir itératif commandement de payer, si la saisie est faite en la demeure du débiteur saisi. C'est une règle générale établie par l'art. 586 du Code de procédure, qui s'applique ici comme à tous les autres actes d'huissier. Quoique la loi du commerce ne s'occupe que des formalités propres et particulières à la saisie des navires, néanmoins, elle ne dispense pas des formalités prescrites par les lois de la procédure, quand elle n'a pas de dispositions expresses à cet égard. Par exemple, quoique le Code de commerce n'en parle point, le procès-verbal de saisie doit énoncer les noms, demeure et immatricule de l'huissier qui y procède, et faire mention de deux témoins qui doivent accompagner l'huissier, conformément à l'art. 585 du Code de procédure.

Mais les témoins employés à un procès-verbal de saisie doivent-ils savoir signer, *à peine de nullité ?* Nous ne croyons pas que cette question ait été résolue par la Cour de cassation.

L'art. 585 du Code de procédure exige impérieusement que les témoins signent l'original et la copie : la loi veut donc que les témoins sachent signer; et comme il s'agit ici d'une formalité substantielle, nous ne doutons pas que la peine de nullité ne soit attachée à l'omission, encore que l'art. 585 ne la prononce pas expressément.

Au surplus, le procès-verbal de saisie doit contenir exactement l'énonciation de tous les objets dont parle l'art. 200 du Code de commerce :

1°. Les nom, profession et demeure du créancier ;

2°. Le titre en vertu duquel on agit ;

3°. La somme dont on poursuit le paiement ;

4°. Le lieu où le navire saisi est amarré ;

5°. Les noms du propriétaire et du capitaine ;

6°. Le nom, l'espèce et le tonnage du bâtiment.

Tout ceci est ainsi ordonné, afin que ceux qui ont intérêt à la vente du navire puissent le reconnaître.

Il faut également que le procès-verbal de saisie fasse mention de l'élection de domicile du créancier; mais remarquez qu'ici l'art. 200 exige deux élections de domicile, l'une dans le lieu où siége le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie, c'est-à-dire, le tribunal civil de l'arrondissement, d'après l'avis du Conseil d'état, approuvé le 17 mai 1809, bulletin n°. 4391, parce que les tribunaux de commerce ne peuvent connaître de l'exécution de leurs jugemens, suivant l'art. 442

du Code de procédure, et parce que, d'ailleurs, l'art. 204 du Code de commerce exige l'indication du nom de l'avoué du saisissant. Le ministère des avoués est interdit dans les tribunaux de commerce par l'art. 627 de ce Code.

L'autre élection doit être faite dans le lieu où le navire est amarré, sans doute pour la facilité des offres du paiement.

Ces deux élections de domicile ne sont point alternatives; elles doivent concourir ensemble: c'est ce qui résulte de la conjonctive *et*. Les actes de procédure doivent être signifiés au domicile élu dans le lieu où siége le tribunal civil.

L'huissier doit encore, dans le procès-verbal de saisie, faire l'énonciation et la description des chaloupes, canots, agrès, ustensiles, armes, munitions et provisions.

Mais toutes ces énonciations et descriptions sont-elles prescrites à peine de nullité? Le Code de commerce ne la prononce pas, et, en cela, il n'est pas plus exigeant que le Code de procédure, pour la saisie-exécution.

Cependant, si ces énonciations et descriptions n'ont pas été exactement faites, en résultera-t-il que les objets dont il s'agit ne seront pas compris dans la saisie? Par exemple, si le procès-verbal de saisie ne portait que, *le navire, agrès et apparaux, circonstances et dépendances?*

Valin, sur l'art. 2, titre de la saisie, pense que le navire ayant été adjugé avec toutes ses dépen-

dances, l'acquéreur est en droit de demander la délivrance des agrès, ustensiles, etc., quoiqu'ils n'aient pas été mentionnés dans l'inventaire, s'il n'a été fait aucune réserve à ce sujet lors de la vente.

Émérigon, Traité des assurances, ch. 4, sect. 7, est du même avis. D'abord, d'après la loi 44, ff *de evictionibus*, les agrès, qui sont les voiles, cordages, poulies, vergues, ancres, mâts, gouvernail, et tout ce qui est nécessaire pour la manœuvre d'un vaisseau; les agrès, dis-je, font partie du navire: *Omnia quæ conjuncta navi sunt, veluti gubernacula, malum, antennæ, velum, quasi membra navis sunt*; parce que, sans agrès, le navire est inutile, dit la loi 242, ff *de verborum significatione: quia pleræque naves, sine malo, antennâ, velo, etc., inutiles essent, ideòque partes navis habentur*. C'est aussi l'opinion de Kuricke, quest. 5, et de Loccenius, *lib.* 1, *cap.* 2, *n°.* 9.

Ainsi, dans la saisie d'un navire, il ne serait pas absolument nécessaire de faire mention de ses agrès, puisqu'ils en font partie: *Quasi membra navis sunt*. Cette mention ne semblerait indispensable que dans le cas contraire, c'est-à-dire, si on ne voulait vendre que la coque du navire, sans ses agrès. Néanmoins, il est plus prudent de faire l'inventaire des agrès d'un navire avec la plus grande exactitude, parce que c'est un moyen d'empêcher le gardien d'en soustraire impunément une partie, et parce que c'est sur cet inventaire que se règlent ordinairement ceux qui se présentent pour

faire les enchères et se rendre adjudicataires du bâtiment.

Mais la chaloupe est-elle comprise dans la saisie et la vente qu'on fait d'un navire *avec ses agrès ?*

Cleirac, de la jurisdiction, art. 5, n°. 13, observe que l'huissier « ne doit pas ômettre de faire » mention expresse, et comprendre les esquifs et » chaloupes, lesquelles ne sont pas censées contenues sous les termes d'apparaux, appartenances » et dépendances, ni ne viennent en la vente du » navire »; et il se fonde sur la loi dernière, *de instructo vel instrumento legato*, qui dit : *Scapha navis non est instrumentum navis.*

Valin, *loco citato*, s'appuyant sur la même loi, observe aussi que la chaloupe et son canot doivent être nommés dans le procès-verbal de saisie, sans quoi l'adjudicataire ne pourrait les prétendre, et le saisi aurait la faculté d'en disposer, ces objets ne faisant point partie des dépendances du navire.

Mais Émérigon n'adopte pas cette opinion. Paul, dit-il, avait décidé l'affirmative. *Si navem cum instrumento emisti, præstari tibi debet scapha navis.* Labeon fut d'un avis contraire, parce que la chaloupe ne diffère du navire que par la capacité et non par le genre, et que l'instrument d'une chose quelconque doit être d'un autre genre. *Quod pomponio libro septimo epistolarum placuit.* — (*Voyez la loi dernière déjà citée, ff de instructo vel instrumento legato*).

Cependant, l'opinion de Paul a prévalu dans

l'usage ; elle a été suivie par les peuples navigateurs. La chaloupe du navire, observe Émérigon, est comprise dans les agrès du navire, parce qu'elle est absolument nécessaire pour la navigation. Il en est de même du canot. — (*Voyez d'ailleurs Kuricke, quest.* 5; *Loccenius, lib.* 1, *cap.* 2, *n°.* 10; *Stracha, de navibus, part.* 2, *n°.* 14, *et Targa, cap.* 52, *n°.* 5, *cités par Émérigon, assurances, ch.* 6, *sect.* 7).

Il n'est donc pas également indispensable, dans la saisie d'un navire *avec ses agrès*, de faire mention expresse de la chaloupe et du canot. Sous ce mot *agrès*, sont compris l'un et l'autre, comme étant parties de ses membres et comme étant les instrumens nécessaires à sa navigation. Nous partageons d'autant plus volontiers cette opinion, avec M. Delvincourt, que Valin lui-même convient que, dans l'usage, l'assurance du navire renferme de droit celle de la chaloupe et du canot.

Valin ajoute d'ailleurs que l'énonciation, quand elle a lieu, ne restreint pas le droit de l'adjudicataire aux objets énoncés ; de manière que, s'il se trouve dans le navire, au moment de la vente, plus d'agrès qu'il n'en a été énoncé, l'adjudicataire a droit de réclamer la totalité, à moins qu'il n'y ait eu stipulation formelle au contraire, dans l'adjudication, parce que, dit ce célèbre commentateur, le navire est censé, dans tous les cas, avoir été adjugé avec toutes ses dépendances. Cette décision, de toute justice, est conséquente

à ce que nous venons de dire ; car si le défaut d'énonciation n'empêche pas l'adjudicataire de réclamer au moins ce qui se trouve dans le navire, l'insuffisance de l'énonciation doit avoir encore moins cet effet. Cependant il est plus exact, pour lever toute difficulté, de faire mention nominative de tous les objets dans la saisie.

Nous avons vu que, dans la saisie d'un navire, il n'est pas strictement nécessaire de faire mention de ses agrès, puisqu'ils en font partie ; en serait-il de même de ses apparaux ? Si l'on donne au terme *apparaux* la même acception qu'à celui d'*agrès*, la mention n'en est pas absolument nécessaire ; mais si, avec quelques auteurs, on veut étendre cette acception jusqu'à l'artillerie du vaisseau, alors on doit en faire mention dans la saisie et la vente, parce que l'artillerie d'un bâtiment, et autres munitions de guerre, ne sont pas indispensables pour le faire naviguer. L'artillerie d'un vaisseau n'est point comprise parmi les *quasi membra navis;* on ne peut pas dire que, sans artillerie, le navire est inutile. L'artillerie n'est nullement nécessaire pour sa navigation.

Cependant, il faut faire observer que les *agrès* ne sont pas toujours confondus avec le navire même : par exemple, dans le cas de la revendication, celui qui a fourni les bois dont le navire a été construit, ne peut pas les réclamer, parce que les bois fournis sont devenus le navire même. *Navi tabula cedit*, dit la loi 26, § 1, ff *de acquir. rer. dom.*

Mais si les matériaux du navire peuvent en être détachés sans l'anéantir, tels que sont les mâts, les cordages, les voiles et les ancres, le fournisseur pourra les réclamer par l'action *ad exhibendum*, suivant la règle générale établie par le droit. (*LL.* 6 *et* 7, *ff. ad exhibendum; l.* 23, § 5, *ff de rei vindicat*). A plus forte raison, on pourra réclamer pareils effets, s'ils se trouvent hors du navire. — (*Voyez d'ailleurs Émérigon, contrat à la grosse, ch.* 12, *sect.* 6).

Enfin, par le procès-verbal de saisie, l'huissier doit établir un gardien. C'est ordinairement le gardien qui est établi à bord pour veiller à la conservation du navire, que l'on choisit à cet effet, à moins qu'il n'y ait des ordres d'en constituer un autre. Le gardien se charge de tous les objets saisis, et signe le procès-verbal, ou bien il est fait mention qu'il ne peut signer. On lui laisse sur-le-champ copie du procès-verbal de saisie.

Il convient de faire remarquer ici la différence qui se trouve entre le dernier paragraphe de l'article 199 du Code de commerce, et l'art. 2, titre des saisies, de l'Ordonnance de 1681. Celui-ci exigeait la nomination d'un *gardien solvable*, expression qui ne se trouve pas dans le nouveau Code ; mais cette expression est nécessairement sous-entendue, et si l'insolvabilité du gardien commis était notoire, et si les objets saisis avaient été enlevés, le saisissant en serait responsable : c'est ce qu'il est nécessaire de prévoir.

SECTION V.

De la notification du Procès-verbal de saisie.

Rien n'est plus naturel, observe Valin, sur l'art. 3 du titre de la saisie, de l'Ordonnance de 1681, que de signifier au saisi le procès-verbal de saisie de son navire; et cette formalité est si essentielle, que son omission emporterait la nullité de toute la procédure décrétale: cette signification au saisi doit indiquer les jours où se feront les criées et publications.

Si le propriétaire du navire saisi demeure dans l'arrondissement du tribunal, le saisissant doit lui notifier, dans le délai de trois jours, copie du procès-verbal de saisie, et le faire citer devant le tribunal, pour voir procéder à la vente des choses saisies.

Si le propriétaire n'est point domicilié dans l'arrondissement du tribunal, les significations et citations lui sont données à la personne du capitaine du bâtiment saisi, ou, en son absence, à celui qui représente le propriétaire ou le capitaine; et le délai de trois jours est augmenté d'un jour à raison de deux myriamètres et demi (cinq lieues) de la distance de son domicile.

S'il est étranger et hors de France, les citations

et significations sont données ainsi qu'il est prescrit par le Code de procédure civile, art. 69.

Il faut bien faire attention que, par l'art. 201, le Code de commerce, comme l'Ordonnance de 1681, prévoit principalement deux cas : 1°. celui où le propriétaire du navire demeure dans le ressort du tribunal où la vente doit être poursuivie ; 2°. celui où il demeure hors de ce ressort.

Dans le premier cas, le procès-verbal de la saisie doit lui être signifié dans les trois jours de sa date, avec citation au tribunal, pour voir procéder à la vente des choses saisies. Cette signification doit être faite à personne ou domicile ; et elle doit être donnée aux délais ordinaires, à moins qu'on n'ait obtenu du président du tribunal la permission de citer à bref délai. Cette signification doit, en outre, contenir la constitution d'avoué.

Comme cette signification doit être faite dans le délai de trois jours, il faut faire observer que ce délai ne commence à courir que du lendemain de la saisie, parce que le jour même ne se compte point : *Dies termini non computatur in termino.*

Dans le second cas, c'est-à-dire, si la partie saisie ne demeure pas dans l'arrondissement du tribunal, la loi fait exception à la règle générale de la procédure (*art.* 68 *du Code de procédure*), suivant laquelle il faudrait faire les significations au véritable domicile du propriétaire. Elle permet ici de les faire au capitaine du navire, et, en son absence, à celui qui représente le propriétaire.

La loi dit *à la personne :* suit-il de là que la signification doive nécessairement être faite au capitaine, ou au représentant lui-même, en parlant à sa personne, et qu'elle ne puisse pas valablement être faite à leur domicile? M. Laporte ne le pense pas, parce que, dit-il, le Code de commerce ne paraît employer ici le mot *personne* que par opposition à celui *propriétaire.*

Cette raison ne nous paraît rien moins que décisive; et il semblerait, au contraire, que cette formalité est imposée par le législateur, à cause de cela même que le propriétaire n'est pas dans l'arrondissement, et qu'il est indispensable qu'il ait connaissance de la saisie de son navire. D'ailleurs la loi ne parle plus de domicile, comme dans le premier cas, relativement à la signification au propriétaire; elle porte textuellement que *les significations et citations lui sont données à la personne du capitaine, etc.* Le propriétaire doit donc recevoir les significations à la personne même de son capitaine ou de son représentant. Le mot *personne* a été employé, selon nous, avec d'autant plus d'intention, qu'un capitaine n'a, en tant que capitaine, son domicile qu'à bord, et que son domicile ordinaire est le plus souvent hors de l'arrondissement.

MM. Delvincourt et Laporte ont cru apercevoir une erreur de rédaction dans les derniers termes du §. 2 de l'art. 201. Il porte que « le délai de trois » jours est augmenté d'un jour à raison de deux

» myriamètres et demi (cinq lieues) de la distance » de son domicile. » Le législateur entend-il parler ici du *délai de trois jours*, qui devrait, dans ce cas, être augmenté d'un jour par deux myriamètres, pour notifier le procès-verbal de saisie, ou bien, *du délai donné au saisi*, pour comparaître sur l'assignation ?..... La rédaction de cet article, il faut l'avouer, offre du moins une sorte d'obscurité. Cependant, nous pensons que l'augmentation de délai dont il s'agit n'est établie que pour le cas où le propriétaire n'a point son domicile dans l'arrondissement du tribunal; et que, pour cette raison, la notification de la saisie est faite à la personne du capitaine ou du représentant du propriétaire. Alors il est juste de donner à ceux-ci, qui ne sont point dans leurs droits, le tems nécessaire pour instruire le propriétaire du navire, et lui faire part de l'assignation qu'ils ont reçue pour lui. Une augmentation de délai était donc indispensable pour reporter la signification, et, par suite, pour comparaître sur cette assignation. L'augmentation de délai est toute dans l'intérêt de la personne assignée.

Au reste, autre chose est de l'étranger absent, parce que la signification de la saisie n'est pas plus praticable dans son pays, que le commandement de payer. C'est pourquoi la loi dit ici : « S'il est » étranger et hors de France, les citations et signi- » fications sont données ainsi qu'il est prescrit par » le Code de procédure, art. 69 », c'est-à-dire au

domicile du procureur du roi près le tribunal où sera portée la demande; et ce, à peine de nullité, d'après l'art. 70 du même Code.

On a demandé si un *étranger* peut être assigné en France, au lieu de sa résidence actuelle, qu'il a lui-même indiquée par des actes signifiés? L'affirmative a été jugée par la Cour de cassation, le 27 juin 1809. (*Denevers et Duprat*, 1809, *p.* 114 *du supplément*). D'ailleurs, ni l'art. 201 du Code de commerce, ni l'art. 69 du Code de procédure civile, n'exigeant, pour la validité de l'exploit, l'envoi, par le procureur du roi, de la copie au ministre des affaires étrangères, il a été jugé que le défaut d'envoi n'entraîne point la nullité de l'exploit. — (*Voyez arrêt de la Cour de cassation, section des requêtes, de Séligny,* 1817, *p.* 487).

Le nouveau Code de commerce ne parle pas plus que l'Ordonnance de 1681, du cas où le propriétaire ne demeurant point dans le ressort du tribunal, le navire n'a ni maître, ni capitaine, ni gardien, ni représentant établi. Alors nul doute qu'il ne faille faire les significations au saisi, à son vrai domicile, et s'il n'en a point de connu, il faut se conformer aux dispositions de l'art. 69 du Code de procédure.

Toutes ces formalités, d'ailleurs, sont communes à toutes les créances qui peuvent servir de base à la saisie; elles sont également communes aux saisies de tous les *navires* ou *bâtimens*, de quelque nature et de quelque capacité qu'ils soient.



SECTION VI.

Des criées et publications pour parvenir à la vente des navires dont le tonnage est au-dessus de dix tonneaux.

La vente des navires et autres bâtimens de mer ne peut être faite qu'à l'audience du tribunal; mais les formalités en sont différentes, suivant le tonnage du bâtiment.

Si la saisie a pour objet un bâtiment dont le tonnage soit au-dessus de dix tonneaux, il sera fait trois criées et publications des objets en vente.

Les criées et publications seront faites consécutivement, de huitaine en huitaine, à la bourse et dans la principale place publique du lieu où le bâtiment est amarré.

L'avis en sera inséré dans un des papiers publics imprimés dans le lieu où siége le tribunal devant lequel la saisie se poursuit, et s'il n'y en a pas, dans l'un de ceux qui seraient imprimés dans le département.

Ces formalités prescrites par l'art. 202 du Code de commerce, sont une dérogation entière aux dispositions de l'art. 620 du Code de procédure, et elles doivent être exactement observées. Il est

vrai de dire que la loi ne prononce point la nullité de leur inexécution ; mais si l'on remarque qu'elles sont, dans ce cas, la sauve-garde de la propriété, on sentira de quelle importance il est qu'elles soient strictement exécutées.

Dans l'ancienne législation, attestée par Cleirac, on exigeait quatre criées ; mais l'Ordonnance de 1681 n'en demandait que trois, et le nouveau Code a adopté cette disposition.

Les criées et publications ne doivent commencer qu'après la signification de la saisie, et l'assignation au propriétaire pour voir procéder à la vente ; mais rien n'indique plus à présent qu'autrefois qu'il soit nécessaire d'attendre les délais de l'assignation.

La criée est une proclamation ou lecture à haute voix de la saisie, qui se fait par l'huissier, et dont il doit dresser procès-verbal. L'Ordonnance de la marine, tit. 14, art. 4, liv. 1er, voulait que les criées et publications fussent faites par trois dimanches consécutifs ; mais le Code de commerce dit seulement qu'elles seront faites *consécutivement de huitaine en huitaine*, sans indiquer les jours ; de sorte que les jours sont indifférens.

Le Code de commerce veut, de plus que l'Ordonnance, que l'extrait de chaque criée soit inséré dans l'un des papiers publics qui s'impriment dans le lieu où siége le tribunal devant lequel la saisie se poursuit, et s'il n'y a pas de papiers publics dans cet endroit, dans l'un de ceux qui s'im-

priment dans le département. Mais s'il ne s'imprime aucun journal dans l'étendue du département, il ne paraît pas qu'on soit tenu de recourir à ceux des départemens voisins. Cette précaution, néanmoins, ne pourrait qu'être avantageuse à la vente du navire, et par conséquent à l'intérêt des créanciers.

Quoique la loi n'exige point que l'on rapporte la preuve de l'insertion des criées dans les papiers publics, il nous semble cependant que le saisissant doit justifier qu'elle a eu lieu, ou qu'elle a été requise; autrement, la disposition de la loi ne serait qu'un précepte sans force, que l'on pourrait négliger impunément, et l'intention du législateur, qui veut dans ce cas la plus grande publicité, à cause de l'intérêt de tous les créanciers, ne serait point remplie.

SECTION VII.

De l'apposition des Affiches.

L'ART. 203 du Code de commerce exige que, dans les deux jours qui suivent chaque criée et publication, il soit apposé des affiches,

1°. Au grand mât du bâtiment saisi;

2°. A la porte principale du tribunal devant lequel on procède;

3°. Dans la place publique et sur le quai du port où le bâtiment est amarré;

4°. Enfin, à la bourse de commerce.

L'Ordonnance de la marine, art. 4 du titre des saisies, prescrivait aussi ces affiches; mais elle voulait qu'elles fussent faites dès le lendemain, tandis que la loi nouvelle porte *dans les deux jours* qui suivent chaque criée et publication : d'où il suit que les affiches peuvent être apposées *le jour même* de chaque criée. L'Ordonnance de la marine exigeait aussi qu'il y eût une affiche à la porte de l'église, ce qui n'est plus nécessaire.

Outre les affiches au grand mât, à la porte du tribunal, dans la place publique et sur le quai, le Code veut qu'il en soit apposé une à la bourse de commerce. Cela suppose qu'il en existe une, soit

dans le lieu où le vaisseau est amarré, soit dans le lieu où siége le tribunal devant lequel se poursuit la vente : la loi ne peut demander l'impossible ; mais, dans ce cas, il faut légalement constater la non existence d'une bourse de commerce.

M. Delvincourt, t. 2, p. 200, pense qu'il ne faut qu'une affiche, quoiqu'il y ait trois publications, et il cite Valin, sur l'art. 9, titre de la saisie. C'est une erreur, selon nous, qui est échappée à la sagacité de ce savant professeur. D'abord, l'article 203 du Code de commerce porte que, « dans » les deux jours qui suivent *chaque* criée et publi- » cation, il est apposé des affiches, etc. » Or, si des affiches doivent être apposées dans les deux jours qui suivent *chaque criée*, comme il y a des criées à trois différentes fois, il doit donc de même, à trois différentes fois, être apposé des affiches.

D'un autre côté, Valin ne parle, à l'endroit cité, que de l'adjudication des barques et autres bâtimens de mer au-dessous de *dix tonneaux*, pour laquelle l'Ordonnance de 1681 n'exigeait même pas d'affiche. « Il n'est point parlé d'affiches, dit » Valin ; cependant il me paraît de la règle qu'il y » en ait au moins une, etc. » Son avis a été adopté par le législateur du nouveau Code de commerce, comme nous le verrons à la sect. 11 de ce titre ; mais les formalités établies pour cette sorte d'adjudication sont particulières et autres que celles prescrites par l'art. 203.

SECTION VIII.

Des Désignations qui doivent être faites dans les Criées, Publications et Affiches.

Les criées, publications et affiches doivent, aux termes de l'art. 204, contenir les noms, profession et demeure du poursuivant, ainsi que le nom de son avoué; les titres en vertu desquels la vente est poursuivie; le montant de la somme due; l'élection de domicile faite par le saisissant dans le lieu où siége le tribunal, et dans celui où le bâtiment est amarré; les noms et domicile du propriétaire saisi; le nom et le tonnage du navire, d'après les indications contenues dans les actes de déclaration et de francisation, de manière à ce qu'on puisse facilement le connaître; le nom du capitaine; si le navire est armé ou en armement; le lieu où il est gisant ou flottant; la première mise à prix; enfin, le jour de l'audience à laquelle les enchères seront reçues.

Il faut faire observer ici que le tribunal dont parle l'art. 204 du Code de commerce ne peut être que le tribunal civil ordinaire, et non le tribunal de commerce. Un avis du Conseil d'état, du 29 avril, approuvé le 17 mai 1809, l'a décidé ainsi,

fondé sur ce que l'art. 204 exige une constitution d'avoué, qui ne peut avoir lieu en tribunal de commerce, et plus spécialement encore sur l'article 442 du Code de procédure civile, qui refuse à ces tribunaux l'exécution de leurs jugemens.— (*Voyez Bulletin des lois*, 236–4391).

De même, observe Valin, sur l'art. 5, titre de la saisie, de l'Ordonnance de 1681, que le procès-verbal de saisie réelle du navire, et l'assignation qui est donnée en conséquence au saisi, doivent indiquer les jours où se feront les criées et publications, de même les publications et affiches doivent indiquer les jours d'audience auxquels les enchères seront reçues et auront été remises.

Il nous semble qu'il eût été plus convenable d'exiger l'indication de l'espèce du bâtiment. En matière d'assurance, l'art. 332 exige la désignation; ce qui est plus étendu que le nom et le tonnage seulement.

Ces mots, *gisant ou flottant*, font voir qu'il n'est pas nécessaire qu'un navire soit amarré à quai, pour pouvoir être saisi valablement, et qu'il peut l'être également quoique flottant, c'est-à-dire hors du havre, étant à flot sur ses ancres. — (*Voyez Valin, loco citato*).

Au reste, les dispositions de l'art. 204 sont si claires, et les formalités qu'il exige tellement détaillées, qu'il n'a pas besoin de grandes explications. On demandera, sans doute, si le défaut de quelques-unes emporterait nullité. Nous pensons

qu'il vicierait la procédure, parce que ces formalités, à compter du commandement, sont ici prescrites comme formes nécessaires pour rendre la saisie notoire, et annoncer au public la vente à faire du navire, avec des indications suffisantes pour le reconnaître.

MM. Pardessus et Laporte pensent que la nature et l'objet de ces formalités suffisent, pour apprendre qu'elles sont prescrites à peine de nullité. — (*Voyez M. Pardessus, t. 2, p. 21 et 22; et M. Laporte, sur l'art. 204 du Code de commerce.*)

Cependant, le Code de commerce est encore muet à cet égard, et en cela il ne paraît pas plus exigeant que le Code de procédure, pour la saisie-exécution : la loi ne parle de nullité que pour l'omission des formalités déterminées pour la saisie immobilière. — (*Voyez l'art. 717 du Code de procédure*).

SECTION IX.

De la Réception des Enchères.

Il résulte des art. 204 et 205 du Code de commerce, qu'avant de commencer les criées, publications et affiches, il faut prendre du tribunal son ordonnance portant indication des jours où les enchères seront reçues, afin de pouvoir les annoncer par les criées et affiches. Ainsi, on présente, avant tout, une requête au tribunal, *qui nomme ces jours d'audience.*

Il avait été observé aux rédacteurs du Code de commerce qu'il eût été plus convenable, pour donner à cet acte important toute la publicité qu'il semble exiger, que la vente se fût faite à l'audience publique, devant le tribunal entier. Cette observation n'ayant pas été accueillie, il en résulte que tout autre jour que celui des audiences est utile pour la réception des enchères et l'adjudication.

Après la première criée, les enchères seront reçues le jour indiqué par l'affiche.

Le juge commis d'office pour la vente, porte l'art. 205, continue de recevoir les enchères après

chaque criée, de huitaine en huitaine, à jour certain fixé par son ordonnance.

Les enchères peuvent être faites par toutes sortes de personnes connues et solvables, dans les formes ordinaires.

Si la loi veut qu'après la première criée, les enchères soient reçues le jour indiqué par l'affiche, c'est afin de faciliter celles qui pourraient être faites par les marins, négocians et commerçans qui se trouvent momentanément sur les lieux. L'esprit du Code est le même : il requiert partout la célérité, qui est l'âme du commerce.

Valin, sur l'art. 6, titre de la saisie, observe qu'à cause de la rapidité de cette procédure, et que ces criées, en fait de saisie de navires, ne sont point sujettes à confiscation, il est nécessaire de les signifier, à mesure qu'elles se font, à la partie saisie, ainsi que les jugemens qui en donnent acte et prononcent les remises, avec assignation pour procéder en conséquence. Cela semble juste, mais la loi nouvelle ne s'explique point à cet égard : d'où il suit que cette signification n'est pas absolument indispensable.

SECTION X.

De l'Adjudication.

Le législateur a renfermé, dans l'art. 206 du Code de commerce, les dispositions des art. 7 et 8 de l'Ordonnance de la marine, titre de la saisie. Tout ce que la loi nouvelle exige de plus que l'Ordonnance, c'est que l'adjudication se fasse à *extinction de feux*. Il faut, en conséquence, allumer des bougies comme pour la vente des immeubles, conformément aux art. 707 et 708 du Code de procédure.

Mais l'adjudication du navire doit être faite aussitôt après la troisième criée, *sans autre formalité*, au plus offrant et dernier enchérisseur; c'est-à-dire, sans observer les autres formalités prescrites pour la vente d'immeubles par décret.

« Après la troisième criée, porte l'art. 206, l'adjudication est faite au plus offrant et dernier enchérisseur, *à l'extinction des feux*, sans autre formalité.

» Le juge commis d'office peut accorder une ou deux remises de huitaine chacune. Elles sont publiées et affichées ».

Quoique l'adjudication doive être faite aussitôt

après la troisième criée, cela, néanmoins, n'empêche pas la partie saisie de proposer les nullités de la saisie et des criées, s'il y en a, pourvu qu'elle le fasse avant l'adjudication. Il faut alors y statuer sommairement à l'audience publique, et par le tribunal entier. Si les nullités sont rejetées, il doit être passé outre à l'adjudication, soit à la même audience, soit au jour qui sera indiqué par le tribunal, nonobstant l'appel qui serait interjeté par la partie saisie, à la charge au saisissant de donner bonne et suffisante caution, pour répondre de l'évènement.

Il est vrai qu'en matière de saisie réelle d'immeubles, il faut déférer à l'appel du congé d'adjuger, et que l'on ne peut passer outre à la vente, au préjudice de l'appel; mais il en est autrement en saisie et vente de meubles. Or, il s'agit ici de la vente d'un meuble, puisqu'un navire est déclaré meuble à tous égards. Si les navires sont sujets à être saisis réellement, et à être vendus par décret, ce n'est qu'à raison de l'importance de leur objet; leur nature n'est pas pour cela changée. La loi a voulu qu'on observât certaines formalités avant que d'en faire la vente. Mais moyennant l'accomplissement de ces formalités particulières, observe Valin, tout reste dans les termes du droit commun concernant les ventes judiciaires de meubles. D'ailleurs, la loi a extrêmement simplifié et abrégé la procédure nécessaire pour parvenir à la vente d'un navire, afin d'éviter les longueurs, si funestes

au commerce. Son objet serait manqué, si l'appel pouvait suspendre la vente. — (*Voyez Valin, sur l'art. 7, de la saisie*).

Le Code de commerce, comme l'Ordonnance de 1681, permet au juge commis, lors de l'adjudication, d'accorder *une ou deux remises*, de huitaine en huitaine, qui seront publiées et affichées. L'usage, dit Valin, sur l'art. 8, titre de la saisie, s'est tellement introduit d'accorder une ou deux remises, après les enchères faites sur la troisième criée, que ceux qui se présentent pour se rendre adjudicataires, ne font jamais d'enchères sérieuses que dans ee tems-là ; de sorte que ce qui n'avait été pratiqué, dans le principe, que par grâce, en faveur de la partie saisie, est devenu en quelque sorte de nécessité.

Au reste, il n'est pas absolument nécessaire que ces remises soient requises ; le juge peut les ordonner d'office, s'il voit que le vaisseau n'est pas porté à peu près à sa juste valeur.

Mais le juge commis peut-il accorder ou ordonner plus de deux remises ? Nous pensons, contre l'avis de Valin, que le juge ne le saurait absolument, ni d'office, ni même sur la demande qui en serait faite par le saisissant ou les opposans, parce que les termes de la loi nouvelle paraissent s'y opposer.

Le juge *pourra accorder une ou deux remises*, porte la loi : donc il n'a pas le pouvoir d'en accorder davantage ; autrement, on ne saurait plus où

s'arrêter. D'ailleurs, comme chacune de ces remises doit être publiée et affichée, les frais deviendraient trop considérables, et la procédure trop longue et trop nuisible à la célérité des opérations commerciales, deux inconvéniens que la loi a voulu éviter. D'un autre côté, il pourrait arriver qu'à la nouvelle publication de vente, au jour indiqué par la troisième remise, les enchères n'allassent pas à la somme offerte par le dernier enchérisseur, auquel la livraison aurait été refusée. Dans ce cas, on ne pourrait le forcer de tenir à son enchère, parce que n'ayant pas dû s'attendre à une troisième remise, elle n'a pu être accordée à son préjudice. Et alors, quel embarras! Et qui est-ce qui souffrirait la perte et les indemnités, s'il en était dû?

Ceci nous conduit à examiner la question de savoir si, dans le cas des deux remises autorisées par la loi, le dernier enchérisseur pouvait s'opposer à la remise et demander l'adjudication absolue, avec déclaration que sans cela il retirerait son enchère.

M. Locré, sur l'art. 206 du Code, semble être pour l'affirmative; mais nous pensons, au contraire, avec Valin, que dès qu'il s'agit d'une remise du nombre des deux que la loi permet, qu'elle soit requise de la part du poursuivant, ou qu'elle soit ordonnée d'office par le juge, nul doute que le dernier enchérisseur ne soit tenu d'y acquiescer et de la souffrir, sans pouvoir rétracter

son enchère, parce qu'il a dû s'attendre à la remise, sur le fondement que la loi l'autorise. —— (*Voyez Valin, sur l'art.* 8, *titre de la saisie*).

Au jour indiqué par la dernière remise, l'adjudication se fait à l'audience, au profit du plus offrant et dernier enchérisseur. Cette adjudication est définitive. On n'admet point, à cet égard, la surenchère au greffe, comme le permet, pour les immeubles, l'art. 710 du Code de procédure.

Valin parle d'un usage qui avait lieu au siége de l'amirauté de la Rochelle, suivant lequel l'adjudication définitive d'un navire se remettait issue d'audience, au canton où s'assemblent les négocians, c'est-à-dire à la bourse, où toutes parties étaient tenues pour assignées, sans autres formalités. Cet usage local est abrogé par le Code de commerce, et l'adjudication ne peut être faite qu'à l'audience, à extinction de feux. D'ailleurs, l'esprit de la loi nouvelle est d'établir une uniformité dans toutes les règles, et de pareils usages présentent les plus graves inconvéniens.

SECTION XI.

Des Formalités pour l'Adjudication des Bâtimens de dix tonneaux et au-dessous.

Jusqu'ici, nous n'avons parlé que des formalités nécessaires pour les vente et adjudication des bâtimens au-dessus de dix tonneaux; mais comme les bâtimens, barques, bateaux, qui n'excèdent pas le port de dix tonneaux, forment un objet peu considérable, en comparaison des vaisseaux d'un plus grand port, le Code de commerce, ainsi que l'Ordonnance de la marine, art. 9, titre de la saisie, a jugé qu'il convenait de ne pas apporter à leurs vente et adjudication, les mêmes formalités que celles prescrites pour la vente des grands navires.

Ainsi, d'après l'art. 207 du Code de commerce, si la saisie porte sur des barques, chaloupes, et autres bâtimens du port de dix tonneaux et au-dessous, l'adjudication sera faite à l'audience, après la publication, sur le quai, pendant trois jours consécutifs, avec affiche au mât, ou, à défaut, en autre lieu apparent du bâtiment, et à la porte du tribunal. La vente, au surplus, ne

peut avoir lieu qu'après un délai de huit jours francs, depuis la signification de la saisie.

Les anciens us et coutumes de la mer avaient consacré cette pratique, qui s'observait, dit Cleirac (*Jurisdiction de la marine*), dans les ports de Bordeaux, de Rouen, etc. L'Ordonnance de 1681 ne parlait pas d'*affiche;* mais Valin la conseillait, et le Code de commerce, adoptant son avis, exige cette affiche.

Remarquez que, quoiqu'il y ait trois publications à trois jours divers consécutifs, néanmoins, il ne faut qu'une affiche : la loi n'emploie le mot *affiche* qu'au singulier.

Au reste, il résulte de l'art. 207 qu'il n'est point question de recevoir les enchères d'une publication à l'autre, mais seulement au jour d'audience indiqué par les criées et publications pour la vente.

Il résulte, en second lieu, que toutes ces formalités sont une dérogation à l'art. 620 du Code de procédure.

En effet, l'art. 620 du Code de procédure porte: « S'il s'agit de barques, chaloupes et autres bâti-» mens de mer du port de dix tonneaux et au-des-» sous, bacs, galiotes, bateaux et autres bâtimens » de rivière, etc., il sera procédé à leur adjudica-» tion sur les ports, gaves, ou quais où ils se trou-» vent. » Le Code de commerce veut, au contraire, que cette adjudication se fasse à l'audience.

Mais le juge pourrait-il, ici, accorder *remise*, comme il le peut dans le cas de l'art. 206? Valin

est d'avis de l'affirmative. Néanmoins, cela peut paraître douteux aujourd'hui, parce que, outre que la loi ne donne pas cette faculté, il faudrait faire afficher ces remises, ce qui occasionnerait des frais.

Cependant, on peut dire que la disposition de l'art. 206 est parfaitement applicable à l'espèce, et que cet article ne reçoit aucune atteinte par celui-ci. Dans ce cas, nous pensons toujours que les remises ne pourraient être que de jour à jour, et cela par argument de ce que les publications se font de jour à jour, et de ce que, dans l'art. 206, les remises ont lieu de huitaine en huitaine, parce que les publications se font de huitaine en huitaine.

Lorsqu'il y a en même tems saisie d'un bâtiment du port de dix tonneaux et au-dessous, et d'un bâtiment de plus grande capacité, appartenant l'un et l'autre au même propriétaire, il convient d'assujétir la saisie intégrale aux formalités prescrites pour les plus grands navires, sans qu'il y ait lieu à la division. Le bâtiment inférieur, en ce cas, suit le sort du bâtiment supérieur en capacité.

SECTION XII.

L'Adjudication du Navire fait cesser les fonctions du Capitaine, etc.

Sous l'empire de l'ancienne législation nautique, on regardait la maîtrise d'un navire comme un droit inhérent au navire, susceptible de saisie sur la tête du maître, parce qu'il était aussi d'usage de n'établir pour maître qu'un des propriétaires du navire ; à raison de quoi le maître était appelé *combourgeois*, et ne pouvait être révoqué par ses copropriétaires, ni destitué, qu'en cas d'abus ou de malversation de sa part. — (*Voyez les notes* 3 *et* 4 *sur le premier des Jugemens d'Oleron*).

Cet usage antique fut changé par l'art. 13 du titre de la saisie de l'Ordonnance de 1681, qui porte : « La maîtrise du vaisseau ne pourra être » saisie, ni vendue, ni aucune opposition à fin de » distraction ou décharge, être reçue pour raison » de ce, et pourront, les adjudicataires, en dis- » poser, sauf au maître à se pourvoir pour son dé- » dommagement, si aucun lui est dû contre ceux » qui l'auront proposé. »

La même Ordonnance décida aussi, dans l'article 4, tit. 8 du liv. 2, que le maître, quoiqu'in-

téressé dans le navire, pouvait être congédié par les autres propriétaires, en le remboursant, sur sa réquisition, de sa portion dans le vaisseau. L'adjudicataire fut donc libre de garder le maître ou de le congédier à son gré, sans que celui-ci eût rien à dire, ni rien à prétendre contre lui, sauf son pourvoi pour dédommagement.

En effet, le maître ou capitaine n'a, en cette qualité, aucun droit dans le navire; il n'a qu'une simple commission du propriétaire pour le commander. Cette commission est purement volontaire et personnelle. Dès que, par la vénte, le vaisseau a changé de propriétaire, la commission ne peut plus avoir d'effet; l'adjudicataire peut conserver le capitaine, comme il peut le renvoyer.

Le Code de commerce a de nouveau consacré ces principes, en disant, dans l'art. 208, que l'adjudication du navire *fait* cesser les fonctions du capitaine; mais comme c'est par le fait ou par la faute du propriétaire, qui l'avait établi maître, qu'il perd le commandement du navire, la nouvelle comme l'ancienne loi lui réserve à se pourvoir en dédommagement *contre qui de droit.*

Ainsi, il est décidé par cet article que, dans ce cas, il faut un dédommagement au capitaine. Ce dédommagement doit être proportionné au préjudice qu'il souffre. Il sera donc plus ou moins considérable, suivant les circonstances, et devra être déterminé eu égard à la perte réelle et effective du capitaine.

Quelques jurisconsultes ont cru apercevoir une espèce d'antinomie entre l'art. 208 et l'art. 218, qui porte « que le propriétaire peut congédier le » capitaine, et qu'il n'y a pas lieu à indemnité, » s'il n'y a convention par écrit. »

Dans l'espèce de cet art. 218, le propriétaire use de son droit de mandant vers son mandataire ; c'est un acte de sa volonté, dont il n'est pas tenu de faire juger les motifs. Mais ici, le propriétaire saisi n'exerce pas un droit ; il laisse le capitaine sous le coup d'une force majeure, qui est le résultat de l'inconséquence, de l'impéritie, peut-être de la mauvaise conduite de lui, propriétaire. Ce n'est pas, à vrai dire, le propriétaire qui révoque le capitaine ; ce n'est pas sa volonté, c'est sa faute ; et il est juste que celui qui se trouve *démonté* de cette manière, soit dédommagé des suites d'une faute dont il se trouve la victime.

C'est un principe certain, que si le mandataire est tenu de sa faute, le mandant n'est pas moins tenu de la sienne. Il est vraiment incontestable qu'un armateur grevé de dettes, qui donne son navire à commander à un capitaine, ne doive indemniser celui-ci des profits qu'il pouvait espérer dans l'expédition projetée, aussitôt que cette expédition manque par l'effet de ses mauvaises spéculations.

Comme ici le dédommagement est dû au capitaine, pour lui tenir lieu de gages et de profits espérés d'un voyage qui est rompu par la faute du propriétaire, ce dédommagement emporte avec

lui le privilége sur le corps du navire, conformément au n°. 6 de l'art. 191. Dans cette hypothèse, le capitaine a droit de répétition, d'abord envers son armateur, et ensuite sur le navire, et même à son choix, par la raison que, dans le commerce, la solidarité est de droit. — (*Voyez M. Boucher, sur l'art.* 208 *du Code de commerce, et Émérigon, t.* 2, *p.* 369).

Outre les propriétaires du navire, la loi, par ces mots, *contre qui de droit*, réserve encore au capitaine son recours contre tous autres, s'il y a lieu : par exemple, contre les cautions qu'il aurait pu exiger, ou contre un saisissant sans droit, qui aurait fait manquer ou retarder le voyage par une saisie et une vente jugées indûment faites, etc.

Au reste, et dans tous les cas, s'il est copropriétaire du navire, le capitaine peut demander l'exécution de l'art. 219, qui lui donne la faculté de renon cer àla copropriété, et d'exiger le remboursement du capital qui la représente, à dire d'experts convenus ou nommés d'office. — (*Voyez ce qui est dit, à cet égard, à la sect.* 4, *tit.* 3, *ci-après*).

SECTION XIII.

Du Délai pour le paiement du prix de l'adjudication des Navires.

D'APRÈS les dispositions de l'art. 209 du Code, et quel que soit le tonnage du bâtiment, l'adjudicataire est tenu de payer le prix de son adjudication dans le délai de vingt-quatre heures, ou de le consigner, sans frais, au greffe du tribunal de commerce, ou du tribunal de première instance, qui en tient lieu, s'il n'y avait pas de tribunal de commerce, à peine d'y être contraint par corps. A défaut de paiement ou de consignation, le bâtiment est remis en vente, et adjugé *trois jours* après une nouvelle publication et affiche unique, à la folle enchère du premier adjudicataire, qui est également contraignable par corps pour le paiement du déficit, des dommages et intérêts et frais.

Cet article est de rigueur, comme l'était l'art. 10 du tit. 14 du liv. 1 de l'Ordonnance de 1681, dont il est la répétition ; il faut que les engagemens de commerce, sur-tout ceux dont on peut prévoir les suites, soient exécutés rigoureusement et avec la plus grande célérité.

C'est aussi pour accélérer les opérations com-

merciales que la consignation doit se faire au tribunal de commerce, et sans frais, par une exception à la règle ordinaire, qui veut que les consignations de sommes d'argent soient faites à la caisse d'amortissement, ou entre les mains de l'un de ses préposés, d'après la loi du 28 nivôse an 13, Bulletin n°. 474.

C'est dans les mêmes vues que cette consignation doit avoir lieu dans les vingt-quatre heures. Il paraîtrait exister ici une espèce de contradiction entre la disposition de cet article, qui exige que l'adjudicataire paie ou consigne dans les vingt-quatre heures, et l'art. 212, qui veut que les oppositions à la délivrance du prix soient reçues pendant trois jours après celui de l'adjudication. En effet, il semble, au premier coup-d'œil, que si je dois payer dans les vingt-quatre heures, les oppositions à la délivrance de ce dont je suis redevable, mises dans les trois jours de l'adjudication, peuvent être inutiles et sans force. Une opposition faite le second ou le troisième jour ne peut inficier un paiement qui aura été fait légalement le premier jour, c'est-à-dire, dans les vingt-quatre heures.

Nous ne dirons pas, avec M. Delvincourt, que, pour entendre ces diverses dispositions, il faut savoir que, d'après l'usage établi dans les amirautés, le juge ordonnait que les deniers de la vente seraient payés au saisissant, pour être par lui distribués ainsi qu'il appartiendrait; qu'on ne voulait pas

et qu'on ne veut pas davantage actuellement que rien puisse empêcher l'adjudicataire de payer, etc. Si cet usage avait lieu dans les anciennes amirautés, ce n'était jamais dans le cas d'une vente par décret d'un navire, comme le fait remarquer Valin, sur l'art. 10 du titre de la saisie, mais seulement dans les autres ventes judiciaires. « Comme » ces ventes, dit ce commentateur, se font presque » toujours à la diligence de quelque négociant ou » armateur, l'usage est de déclarer, par l'ordon- » nance du juge, portant permission de vendre, » et par les affiches, que les deniers provenant de » la vente seront payés entre les mains du requé- » rant ou poursuivant la vente, pour être les de- » niers distribués ainsi qu'il appartiendra. »

Nous ferons donc observer qu'ici la loi donne à l'adjudicataire deux moyens de se libérer, celui de payer ou de consigner. C'est à lui de choisir celui de ces moyens qu'il croira devoir le mieux opérer sa libération. S'il pense qu'il n'a point à craindre d'opposition dans les trois jours de son adjudication, il peut payer; s'il redoute au contraire quelques oppositions, il doit consigner. Il a, dans tous les cas, la faculté, ou de payer, ou de consigner. Il est le maître d'user de cette alternative pour se libérer; mais il doit en user dans les vingt-quatre heures. Tel est, selon nous, l'esprit du législateur, et le nouveau Code n'offre pas plus de contradiction que n'en présentait l'Ordonnance de 1681, qui avait les mêmes dispositions.

En toute vente judiciaire, l'adjudicataire est contraignable, par corps, au paiement du prix de son adjudication. Ainsi, faute à lui d'opérer sa libération, par le paiement ou par la consignation, dans les vingt-quatre heures, il peut y être contraint par corps et par saisie de ses biens. Mais comme les poursuites à faire à ce sujet pourraient tirer en longueur, indépendamment de ces poursuites, que rien ne doit arrêter, le saisissant est en droit, et même dans l'obligation, sur-tout si les opposans le requièrent, de faire procéder à la revente du navire, à la *folle enchère* de l'adjudicataire.

On appèle folle enchère la publication qui se fait de nouveau, aux risques, périls et fortune du dernier enchérisseur. Cette seconde enchère se fait avec moins de formalités que la précédente. Après le commandement fait de payer ou consigner, et faute par l'adjudicataire d'y satisfaire, il suffit que le saisissant fasse publier et afficher la revente du navire par folle enchère, sans avoir recours aux formes prescrites par les art. 202, 203 et 207, comme l'a pensé M. Laporte. L'art. 209, pour la revente à la folle enchère, n'ordonne qu'une *nouvelle publication et affiche unique*, et cela à l'égard des navires *de tout tonnage*, c'est-à-dire, pour toutes espèces de bâtimens. Il ne prescrit aucune autre formalité pour parvenir à la seconde adjudication, qui doit avoir lieu trois jours après, parce que, sans doute, le fol enchérisseur ne mérite pas

les mêmes ménagemens que peut mériter un insolvable.

Le fol enchérisseur est tenu aussi, par corps, de la différence qui peut se trouver entre le prix de son adjudication et celui de la revente, ainsi que des intérêts et des frais faits pour y parvenir.

Mais s'il arrive que le bâtiment soit revendu pour un prix plus considérable, *quid juris?* Il ne profitera sûrement pas de cet excédant, observe Valin, qui d'ailleurs pense, avec Pothier, sur l'art. 478 de la Coutume d'Orléans, que, dans ce cas, il est juste de déduire, sur le profit de la nouvelle adjudication, les frais faits pour y parvenir; en telle sorte que le fol enchérisseur ne supporte de ces frais que la portion qui excédera le bénéfice de la revente. — (*Voyez Valin, sur l'art.* 10, *titre de la saisie, de l'Ordonnance de* 1681).

SECTION XIV.

Des Demandes en distraction de propriété dans le Navire saisi.

Un navire peut appartenir à plusieurs personnes pour des portions égales ou inégales. S'il est saisi pour la totalité sur l'un des copropriétaires, l'autre a le droit de demander que la portion qui lui appartient soit distraite de la saisie et de la vente.

Mais comme les formalités des criées et publications n'ont été introduites que pour avertir ceux qui ont des droits à prétendre de se présenter à tems pour leur conservation, la demande en distraction doit être formée et notifiée *au greffe du tribunal* où la vente se poursuit, avant l'adjudication. — (*Art.* 210 *du Code de commerce*).

Si cette demande n'a lieu qu'après l'adjudication (et encore faut-il qu'elle soit formée dans les trois jours après celui de l'adjudication, conformément à l'art. 212), alors elle n'a plus que l'effet d'une simple saisie-arrêt, et elle est convertie de plein droit en opposition à la délivrance des deniers provenant de la vente. — (*Même art.* 210).

Il est tellement essentiel de former *au greffe*

cette demande en distraction, dit Valin, sur l'article 11 du titre de la saisie, que, si elle est faite entre les mains de l'huissier durant les criées, il y a nécessité de la réitérer au greffe.

Ainsi, quand la demande en distraction est formée à tems par une notification au greffe du tribunal, avant l'adjudication définitive, elle empêche la vente de la portion revendiquée; si elle ne vient qu'après l'adjudication définitive, la propriété est purgée, et l'opposant ne peut réclamer que la portion du prix correspondant à celle pour laquelle il est propriétaire du navire. On doit aussi lui payer les frais qu'il a faits.

Remarquez que c'est ici une nouvelle exception au droit commun, en faveur des navires et du commerce maritime. De droit commun, le décret ne purge pas la propriété (*art.* 731 *du Code de drocédure*); par conséquent, la demande en distraction n'est pas d'absolue nécessité.

L'adjudication définitive, observe l'estimable professeur M. Carré, sur cet article, ne purge pas, en faveur de l'adjudicataire, tous les droits de propriété que des étrangers pourraient avoir sur l'immeuble vendu, sauf, toutefois, l'application de l'art. 1638 du Code civil. — Lorsqu'une saisie immobilière a été faite *super non domino*, elle est radicalement nulle au respect du légitime propriétaire. Cette nullité peut être demandée même postérieurement à l'adjudication définitive. — Peu importe que le véritable propriétaire de l'objet in-

dûment vendu ait connu la saisie, et n'en ait pas de suite relevé l'irrégularité ; peu importe encore que la saisie eût pu être faite sur lui-même, comme caution du débiteur principal, partie saisie. — (*Voyez M. Carré, t. 2, p. 340 de son excellent Traité des Questions de procédure*).

Mais ici c'est tout le contraire : en saisie et vente de navires, l'adjudication purge la propriété, puisque la demande en distraction, formée postérieurement à l'adjudication, ne donne pas droit au demandeur de réclamer, en nature, la partie du navire dont il était propriétaire, mais seulement la portion du prix correspondant à cette partie.

Mais il ne faut pas perdre de vue, comme nous venons de l'observer, que le copropriétaire, pour avoir même le droit de réclamer sa quote proportionnelle du prix du navire, doit former son opposition dans les trois jours après celui de l'adjudication ; autrement, il est exclu de toute demande à ce sujet, sauf son recours simple sur les autres biens du saisi, ou sur les deniers de la vente qui pourraient rester après tous les créanciers opposans payés.

SECTION XV.

Du Délai pour fournir les moyens en distraction de propriété.

Comme il ne serait pas juste que le demandeur en distraction, par des délais affectés, retardât une procédure que la loi a voulu abréger pour l'intérêt du commerce, l'art. 211 du Code, comme l'Ordonnance de 1681, ne lui accorde que trois jours, à compter de sa demande, pour fournir ses moyens et signifier les titres sur lesquels il la fonde.

De même, et dans les trois autres jours suivans, il faut que le poursuivant et les créanciers opposans, s'il y en a, y répondent, pour ensuite en venir à l'audience sur une simple citation.

Cependant ces délais ne sont pas absolument de rigueur. Sans doute qu'en connaissance de cause, et suivant les circonstances, ils peuvent être prolongés par le juge ; et tant qu'on n'a pas provoqué l'audience, on peut toujours faire ses diligences ; mais il est néanmoins certain qu'il faut user de célérité, et que ces sortes d'incidens doivent être terminés sans aucun retard.

D'un autre côté, il résulte de la disposition de cet article, que l'on ne peut donner l'avenir à l'au-

dience que trois jours francs après la demande en distraction, et que le demandeur, quand il a fourni ses moyens, ne peut, de sa part, appeler à l'audience qu'après trois jours depuis qu'il les a signifiés.

On pourrait demander ici, si, dans le cas où le demandeur en distraction demeure hors de l'arrondissement où le navire a été saisi, il y a lieu d'ajouter au délai de trois jours, celui d'un jour à raison de deux myriamètres et demi de distance? Nous opinerions rigoureusement pour la négative, par la raison que la loi n'ayant pas distingué les distances, et n'ayant accordé qu'un seul délai, il n'y a pas lieu d'appliquer à l'espèce la distinction prévue par l'art. 201 du Code de commerce. Il n'y a pas lieu aussi à l'application de l'art. 1033 du Code de procédure civile, qui n'a rapport qu'aux actes faits à personne ou domicile.

Nous ne voyons point dans la loi, ni même dans l'Esprit du Code, par M. Locré, que le législateur se soit occupé de l'appel qui peut être interjeté des jugemens rendus en pareil cas. Il faut en conclure que cet appel peut être fait dans les délais ordinaires; car il faut une disposition expresse pour les restreindre, comme pour en établir d'extraordinaires. L'on ne saurait appliquer ici l'art. 723 du Code de procédure, au titre de la saisie immobilière, parce que la saisie des navires n'a pas les mêmes caractères : elle est seulement assujétie à quelques formalités particulières.

~~

du prix
isi.

ès qui concer-
taires du navire
it celles qui re-
rance du prix de

endant trois jours,
, ces oppositions à
reçues, et que, passé
admises. »
giés, qui ont perdu
opposés dans le tems
ropriétaires qui n'ont
distraction dans le dé-
s autres créanciers qui
its sur le produit de la
t faire signifier leurs op-
lu prix, *pendant les trois*
l'adjudication. Passé ce
sont plus admises, quel-

Mais dans cette hypothèse, il faut distinguer, avec Valin, sur l'art. 12, titre de la saisie. Si, par évènement l'opposition est reçue et la distraction ordonnée, il sera sursis nécessairement à la vente, jusqu'à ce qu'il ait été prononcé sur l'appel; si, au contraire, la demande en distraction est rejetée, le tribunal ordonne qu'il sera provisoirement passé outre à la vente du navire, en donnant bonne et suffisante caution, nonobstant l'appel.

Dans tous les cas, on peut venir sur l'appel par requête en abréviation de délai, conformément à l'art. 647 du Code de commerce, qui porte: « Mais » elles pourront (les Cours d'appel), suivant l'exi» gence des cas, accorder permission de citer ex» traordinairement, à jour et heure fixes, pour » plaider sur l'appel. »

Cette abréviation de délai ne doit jamais être refusée en pareil cas. Le moindre retard dans la vente d'un navire cause souvent les plus grands préjudices.

SECTION XVI.

Des Oppositions à la délivrance du prix de la vente du Navire saisi.

Après s'être occupé des formalités qui concernent les réclamations des copropriétaires du navire saisi, le Code de commerce établit celles qui regardent les oppositions à la délivrance du prix de sa vente.

L'art. 212 dispose que « *pendant trois jours,* » après celui de l'adjudication, ces oppositions à » la délivrance du prix seront reçues, et que, passé » ce tems, elles ne seront plus admises. »

Ainsi, les créanciers privilégiés, qui ont perdu leurs priviléges faute de s'être opposés dans le tems prescrit par l'art. 193; les copropriétaires qui n'ont pas formé leur demande en distraction dans le délai fixé par l'art. 210, et tous autres créanciers qui prétendraient quelques droits sur le produit de la vente d'un navire, doivent faire signifier leurs oppositions à la délivrance du prix, *pendant les trois jours* qui suivent celui de l'adjudication. Passé ce délai, les oppositions ne sont plus admises, quelque favorable que soit l'opposant, fût-il mineur ou interdit, absent ou présent, et sans distinguer

même la femme sous puissance de mari, de celle qui a la jouissance de ses droits. — (*Voyez Valin, sur l'art.* 14 *du titre de la saisie*).

Il suit de là que les créanciers qui n'ont pas formé opposition dans ce délai n'ont rien à prétendre à la distribution du prix. Le Code de procédure civile « permet au contraire au créancier, art. 659 et 660, de se pourvoir, tant que la distribution du prix n'a pas été faite »; mais le législateur a préféré ici le système de l'Ordonnance de 1681, comme accélérant davantage les opérations. Des oppositions tardives nécessitent toujours un nouveau travail, et il en résulte du préjudice pour les créanciers, qui, étant pour l'ordinaire des négocians, ont intérêt de hâter la rentrée des fonds avec lesquels ils alimentent leur commerce.

Cependant, il est évident que la déchéance de l'opposant tardif n'a lieu que dans l'intérêt des autres créanciers, et qu'elle ne peut être invoquée par le saisi. Si donc, comme l'observe M. Delvincourt, d'après Valin, tous les créanciers opposans payés, il restait encore des deniers, ils ne pourraient être délivrés au saisi, au préjudice des oppositions même tardives; les opposans seraient toujours en droit de réclamer le reste du prix de la vente du navire jusqu'à concurrence de leurs dus.

SECTION XVII.

Du Délai accordé aux créanciers opposans, pour produire leurs Titres de créance.

Après les trois jours qui suivent l'adjudication, le créancier poursuivant ou le saisi doit faire commettre un juge pour procéder à la distribution du prix de la vente du navire, et faire sommer les créanciers opposans de produire au greffe leurs titres de créances; ce qu'ils sont tenus de faire *dans les trois jours* qui suivent cette sommation, faute de quoi il sera procédé à la distribution, sans que ceux qui n'auront pas produit dans ce délai y soient compris. (*Art.* 213 *du Code de commerce*).

Cependant, nous pensons qu'ils peuvent toujours produire, tant que la distribution n'est pas faite. Cet article n'est pas aussi prohibitif que le précédent; mais on voit au moins que la brièveté de cette procédure subséquente, dans l'esprit du Code, répond à celle de la procédure antérieure à l'adjudication.

L'Ordonnance de la marine, art. 15 du titre de la saisie, accordait trois autres jours pour contredire les moyens et titres des créanciers opposans.

Le nouveau Code de commerce ne parle point de ce second délai ; d'où il suit, selon nous, que les contredits peuvent être donnés tant que la distribution n'est pas terminée.

Au reste, à l'exception des délais et des formalités prescrits par le Code de commerce, il faut se conduire d'après les dispositions du Code de procédure, qui doivent servir de règles dans tous les cas qui ne sont pas prévus par la loi commerciale. Ainsi, s'il n'y a point de contestation, le juge-commissaire arrête la distribution des deniers. S'il s'élève des difficultés, il renvoie à l'audience, qui est poursuivie par la partie la plus diligente, conformément aux art. 665, 666, 667, 668, 669 et suivans du Code de procédure.

Mais on demande si l'appel du jugement d'ordre doit être signifié, non pas seulement aux créanciers directs colloqués, mais encore aux créanciers en sous-ordre qui figurent dans le jugement, et doivent profiter de la collocation, s'il y a denier à suffire?

Cette question, qui se rattache aux art. 667 et 669 du Code de procédure civile, fut décidée négativement, le 2 mai 1810, par arrêt de la Cour de cassation, portant annulation d'un arrêt contraire, de Riom. — (*Voyez Denevers et Duprat*, 1810, *p.* 191).

Les commentateurs ont été partagés sur la personne que la loi a entendu désigner sous le nom du *tiers saisi*. En parlant de la sommation, l'ar-

ticle porte : « Qui leur en est faite par le créancier » poursuivant ou le *tiers saisi.* »

Les uns croient que c'est celui qui a les capitaux en main qui doit faire la sommation, comme s'il était raisonnable de penser que la loi ait entendu donner au greffier du tribunal de commerce, entre les mains de qui a dû se faire la consignation, le droit de sommer les créanciers opposans. Les autres regardent cette expression, *tiers saisi*, comme une erreur qui s'est glissée dans la rédaction, et nous partageons cette opinion.

En effet, ce ne peut être que *le saisi*, que celui qui a effectivement intérêt d'accélérer sa libération. Cela ne regarde point l'adjudicataire, qui, aux termes de l'art. 209, a dû payer ou consigner dans les vingt-quatre heures de l'adjudication, nonobstant toute opposition, ni le saisissant ou poursuivant, puisque l'article dit : *Le créancier poursuivant ou le tiers saisi ;* ce qui suppose deux personnes distinctes. Il ne s'agit véritablement ici que du *saisi*, comme en matière de saisie ordinaire, où c'est la partie saisie qui figure, d'après les art. 663, 664, 667, etc., du Code de procédure.

SECTION XVIII.

De la Collocation des creanciers, et de la Distribution des deniers.

Le prix provenant de la vente d'un navire est un simple meuble, comme le bâtiment qui a été vendu. Ce prix forme une somme purement mobilière, qui doit être distribuée, d'après l'art. 214 du Code de commerce, d'abord entre les créanciers privilégiés, dans l'ordre prescrit par l'art. 191, c'est-à-dire, entre les privilégiés qui n'ont point laissé s'éteindre leur privilége, et qui ont, au contraire, formé à tems et régulièrement leur opposition, suivant l'art. 193.

Secondement, entre les créanciers ordinaires qui ont formé leurs oppositions dans les trois jours après celui de l'adjudication, conformément à l'article 212, et ceux-ci doivent concourir par contribution, et au marc le franc, sur ce qui restera après que les privilégiés auront été désintéressés.

S'il reste encore des fonds, tous les créanciers opposans payés, les créanciers qui ont mis des oppositions tardives, comme nous l'avons fait observer sur l'art. 212, peuvent réclamer leur paiement sur ces deniers restant, qui ne sauraient être délivrés au saisi à leur préjudice.

Cependant, il est nécessaire de faire remarquer qu'un copropriétaire qui n'aurait pas formé et notifié au greffe du tribunal, avant l'adjudication, sa demande en distraction, comme l'art. 210 le prescrit, mais seulement dans les trois jours après celui de l'adjudication, aux termes de l'art. 212, doit prélever, sur la totalité du prix de la vente, et avant tous les créanciers, même les privilégiés, la portion correspondant à celle pour laquelle il était propriétaire du navire.

Cette portion est étrangère à celles du saisi, sur lesquelles seules les créanciers ont droit de prétendre leur paiement. L'opposition du copropriétaire, quoiqu'inutile pour la distraction effective contre l'adjudicataire, opère toujours cet effet, dit Valin, que du prix de l'adjudication, il faut lui délivrer la portion correspondant à celle qu'il avait dans le navire, avec ses frais d'opposition et d'instance. En effet, quoique le propriétaire ait laissé purger le droit de propriété qu'il avait dans le navire, il n'est pas moins fondé à dire que le prix de sa portion vendue lui appartient en propre, et qu'il ne fait nullement partie des biens du saisi, à l'effet que les créanciers de celui-ci puissent le distribuer entre eux. L'adjudication faite sans opposition antérieure de sa part, lui a bien enlevé le droit de réclamer *en nature* la partie du navire qui lui appartenait, mais elle ne le prive pas du prix de la vente qui représente cette partie.

Il en serait autrement, si ce copropriétaire ne

s'était présenté qu'après les trois jours de l'adjudication. Alors, tout son droit est purgé : l'art. 212 est impératif. Il ne saurait plus empêcher que l'ordre ne se fît à son préjudice, en faveur des créanciers opposans.

Cependant, si, après tous les opposans satisfaits, il restait encore des deniers, nous pensons, avec Valin, qu'il devrait être admis à faire valoir son droit sur ces deniers restant, à l'exclusion de créanciers non opposans à tems, comme lui, par la raison qu'au fond c'est sa chose, et que les autres créanciers ne sont pas autorisés à lui opposer la fin de non-recevoir, pas plus que s'il eût laissé vendre volontairement la totalité du navire, et qu'il se fût borné ensuite à en saisir le prix entre les mains de l'acquéreur, pour demander la délivrance de sa portion.

Dans l'un comme dans l'autre cas, il a un droit exclusif sur cette portion, tant qu'il reste des deniers. — (*Voyez au surplus Valin, sur les art.* 11 *et* 14 *du titre de la saisie, de l'Ordonnance de la marine*).

Au reste, comme nous l'avons observé à la section 2, *in fine*, tout créaneier qui est colloqué, l'est tant pour son principal que pour ses intérêts et frais : *Non tantùm sortis; sed etiam usurarum potior, etc. L.* 18, *ff qui potior. in pign.*

SECTION XIX.

Du Navire prêt à faire voile. Est-il saisissable, et dans quel cas?

Il est aujourd'hui décidé, d'après l'art. 215 du nouveau Code, qu'un bâtiment prêt à faire voile n'est pas saisissable. Il n'y a qu'un cas où il puisse être saisi, c'est à raison de dettes contractées *pour le voyage qu'il va faire;* et encore, dans cette hypothèse, les intéressés au navire peuvent le faire partir, en cautionnant le montant de la dette du créancier opposant. Mais la loi est ici tellement impérative, que la Cour de cassation, par arrêt du 25 octobre 1814, a cassé un arrêt de Cour souveraine, pour avoir jugé valable la saisie d'un *bateau* prêt à faire voile, *sans avoir déclaré que les créances du saisissant avaient été contractées pour dettes relatives au voyage.* — (*Voyez Bulletin officiel de la Cour de cassation*, 1814, *p.* 244).

D'un autre côté, celui qui ferait partir un navire sans donner le cautionnement requis, serait responsable de la dette, et pourrait être poursuivi par le créancier pour son paiement, comme il a été jugé par arrêt de la Cour royale de Rennes, du mois de mars 1812.

L'Ordonnance de 1681, art. 18 et 19 du titre de la saisie, supposait au contraire que le navire prêt à faire voile, pourrait être saisi. Valin, sur l'art. 18, s'était élevé contre ce système, en disant que ces deux articles ne pouvaient être plus mal combinés ; ce qui avait porté les rédacteurs à proposer, dans leur projet de Code, de déclarer le bâtiment insaisissable, et ce, sans aucune modification. — (*Voyez Procès-verbal du* 11 *juillet* 1807, *n°.* 11, *art.* 26).

Il paraît que cette rédaction donna lieu à une assez longue discussion au Conseil d'état, à la suite de laquelle fut adoptée la disposition de l'art. 215 du Code de commerce, portant : « Le » bâtiment prêt à faire voile n'est pas saisissable, » si ce n'est à raison des dettes contractées pour le » voyage qu'il va faire ; et même, dans ce dernier » cas, le cautionnement de ces dettes empêche la » saisie.

» Le bâtiment est censé prêt à faire voile, lors- » que le capitaine est muni de ses expéditions » pour son voyage. »

Il est impossible de mieux justifier et d'expliquer d'une manière plus satisfaisante cette nouvelle disposition, que ne l'a fait M. Begouen, dans son discours au Corps législatif. « Nous avons dû » examiner, dit-il, s'il est dans l'intérêt général » de la navigation et de la chose publique, de per- » mettre la saisie d'un navire au moment où il est » prêt à faire voile ; si l'intérêt d'un seul, de celui

» qui a négligé jusqu'alors de mettre en avant ses » prétentions ou ses droits, peut entraver les spé» culations des chargeurs, compromettre leur for» tune, frustrer les espérances de ses coproprié» taires, faire manquer peut-être l'entreprise la » mieux calculée, et nous sommes parvenus à une » solution négative. Nous avons cru qu'un navire » prêt à faire voile ne devait pas être saisissable : la » législation de quelques nations commerçantes » venait encore à l'appui de cette opinion.

» L'activité de la navigation, l'intérêt des tiers, » la faveur du commerce, nous ont paru justifier » le sacrifice temporaire et léger du droit; quel» quefois équivoque, d'un créancier négligent.

» Une seule exception a paru juste, et elle est » prononcée. Cette exception porte sur les dettes » contractées pour le voyage. On peut supposer » que sans ces dettes, le bâtiment n'aurait pas été » mis en état de faire voile : il faut donc les payer, » et, dans ce cas même, une caution peut encore » concilier tous les intérêts. »

En effet, si d'un côté la justice ne veut pas que les intérêts d'un grand nombre soient sacrifiés à ceux d'un seul créancier; si la saisie d'un bâtiment peut causer des retards qui nuisent toujours aux affréteurs, et même à l'état; si le chargement du navire est destiné à approvisionner des flottes ou des ports maritimes; de l'autre, le premier des intérêts est celui de la propriété et de la bonne foi, et cet intérêt est blessé par la défense de saisir le

navire. Il n'est pas rare de voir des armateurs faire partir des bâtimens sans avoir payé les sommes dues au vendeur, aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction. Il fallait donc prendre un terme moyen, par une disposition sage qui conciliât tous les intérêts; et la modification du cautionnement, pour les dettes contractées pour le voyage, présente ces heureux résultats.

L'étendue de ce cautionnement se porte jusqu'à l'époque du retour du navire, déterminée par le congé, comme nous l'expliquerons plus amplement à la sect. 11 du tit. 4. Cette caution, d'ailleurs, doit être présentée et reçue dans la forme prescrite par le Code de procédure civile, tit. 1er. du liv. 5. Quand elle est acceptée ou admise, le départ du bâtiment ne peut plus être arrêté.

Mais, d'après l'art. 16 du Code civil, l'étranger est dispensé de donner caution en matière commerciale. S'ensuit-il de là que l'art. 215 du Code de commerce soit applicable aux navires des étrangers qui ne pourraient également être saisis au moment du départ? Jouissent-ils des mêmes priviléges que les nationaux? Nous ne le pensons pas. Ce ne sont plus, à vrai dire, des commerçans; ce sont ici des mandataires qui n'offrent aucune garantie après leur départ, et qui ne laissent aucune chose sur les lieux pour répondre de leurs dettes. Ils peuvent ne jamais revenir: il serait donc dangereux de leur appliquer la faveur de la loi. On doit les laisser partir, dans le cas seulement où ils

donneraient une caution solvable, soit que la dette ait été contractée pour le voyage, soit à raison de toute autre dette. — (*Voyez la sect.* 11 *du tit.* 4 *ci-après*).

L'Ordonnance de la marine ne s'expliquait point sur le tems où le bâtiment devait être censé prêt à faire voile. Le Code de commerce lève toute difficulté à cet égard. Le bâtiment est censé prêt à faire voile, lorsque le capitaine est muni de ses expéditions pour son voyage. Il suffit qu'il ait ses expéditions en bonnes formes, quand même il serait retenu dans le port par des vents contraires. Le navire doit nécessairement être considéré comme prêt à appareiller, s'il n'est retenu que par le vent.

On doit conclure de ces principes, qu'on peut saisir un navire en voyage pour dettes contractées dans le lieu où il a fait repos ou échelle, sauf au capitaine à obtenir main-levée de la saisie, en donnant caution. Émérigon le pensait ainsi, sous l'empire même de l'Ordonnance de 1681, contre l'avis de Cleirac. — (*Voyez Émérigon, t.* 2, *p.* 368).

On avait élevé la question de savoir si l'art. 215 devait être appliqué aux bateaux des rivières navigables, telle que la Loire, etc. Pour soutenir la négative, on s'appuyait de la disposition de l'art. 620 du Code de procédure civile, dans la rédaction de laquelle l'on s'efforçait de trouver une distinction entre *bâtimens de mer* et *bateaux*. Outre que cet article, qui ne parle que des formalités nécessaires pour parvenir à leurs saisie et vente, se trouve rap-

porté par les art. 202 et 207 du Code de commerce, c'est que les lois anciennes, comme les nouvelles, ont toujours compris sous la dénomination de *bâtimens de mer*, toutes les espèces de bâtimens de charpenterie qui servent à la navigation en général, comme nous l'avons fait remarquer dans les prolégomènes du tit. 1er : *Navem accipere debemus, sive marinam, sive fluviatilem, sive in aliquo stagno naviget. L.* 1, § 6, *ff de exerc. act.* Ainsi l'art. 215, de même que les art. 202 et 207, est applicable aux bateaux comme à toute autre espèce de bâtimens, d'autant plus qu'ils sont, pour la plupart, d'une telle capacité, qu'ils comportent souvent plus de dix tonneaux. Jugé de cette manière par arrêt de la Cour royale de Rennes, rendu à l'unanimité, le 21 mars 1812, ci-dessus cité.

« Considérant, porte cet arrêt, que l'art. 215
» du Code de commerce est applicable aux bateaux
» sur rivière comme aux bâtimens de mer ; que le
» mot *navire*, employé dans l'intitulé du titre sous
» lequel se trouve cet article, est générique ; qu'on
» a entendu par cette dénomination toutes les cons-
» tructions destinées à la navigation intérieure et
» extérieure, etc. »

TITRE III.

DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRE.

On peut être propriétaire d'un navire, ou parce qu'on l'a fait construire, ou parce qu'on l'a acquis déjà construit.

Le propriétaire le fait voyager pour son compte, ou le frète à des tiers. Dans le premier cas, il en forme la cargaison, et c'est lui qui exécute, au retour, la vente des marchandises achetées du produit de sa cargaison, ou qui la fait opérer par des agens ou commissionnaires. Dans le second, il n'a que le fret à recevoir de celui auquel il en a loué l'usage.

Mais, pour pouvoir se dire propriétaire de navire, sans contradiction, il faut produire les actes justificatifs de la propriété, dans les formes voulues par les lois et réglemens.

C'est ici qu'il faut rapporter le plus illustre témoignage qui nous reste de l'antiquité, en faveur du commerce et des armemens maritimes, et de ceux qui s'y livrent et qui les pratiquent. Plutarque, après avoir dit que Solon ayant trouvé sa

maison ruinée par les excessives libéralités de son père, s'adonna au commerce pour la rétablir, ajoute : « En ce tems-là, selon le rapport d'Hésiode, » aucun travail n'était honteux, et les arts ne met- » taient point de différence entre les hommes. Le » trafic était aussi en honneur, apportant dans le » pays des commodités de dehors, établissant des » alliances avec les rois, et donnant la connais- » sance de beaucoup de choses. Quelques mar- » chands ont même fondé de grandes villes, comme » celui qui bâtit Marseille, et fut si bien reçu des » Gaulois. » — (*Voyez Plutarque, Vie de Solon*).

Mais, sans reporter nos regards sur les anciennes nations de l'Asie et de la Grèce, sans parler des Éthiopiens, des Égyptiens, des Phéniciens, et des antiques habitans d'Athènes et de Rhodes, qui se disputaient l'invention de diverses sortes de navires, ainsi que le perfectionnement de la science nautique, nous voyons même le peuple que la plupart des historiens se sont plu à nous représenter comme le moins porté à l'exercice de la navigation, nous voyons, dis-je, les Romains encourager les constructions navales, et accorder bientôt de grandes immunités aux propriétaires de navires et aux gens de mer. A Rome, quand un *Latin* faisait bâtir quelque beau navire, il devenait *citoyen romain*, capable de tenir offices et dignités, dit Cleirac, et en pleine liberté de pouvoir tester et disposer de son bien. — (*Voyez Ulpien, en ses Institutes, titulo de latinis, nomb.* 6).

Non seulement ils engagèrent les citoyens, par des priviléges particuliers, à équiper des navires; les Romains défendirent, sous peine de mort, d'enseigner aux nations étrangères, qu'ils appelaient barbares, l'art de construire les vaisseaux. — (*L.* 25, *Cod.*, *liv.* 9, *tit.* 47, *de pœnis. Voyez d'ailleurs Terrasson, Hist. de la jurispr. romaine*, *p.* 137 *et* 138).

Cicéron, dans ses Oraisons contre Verrès, liv. 7, t. 2, p. 83, atteste aussi que les sénateurs faisaient autrefois construire plusieurs vaisseaux. Il ajoute que cet usage antique n'existe plus : *Antiquæ sunt istæ legés et mortuæ.*

Si, dans la suite, par la loi *claudia* (1), il ne fut pas permis aux sénateurs d'avoir d'autres bâtimens que les *esquifs* nécessaires pour transporter à la ville les productions de leurs terres; si l'on ajouta à la sévérité de cette loi, en leur prohibant, par la loi *julia*, toute construction et propriété de navires, sous peines de concussion et d'être expulsés du sénat; si, enfin, par les constitutions impériales, tout trafic fut défendu aux gouverneurs de provinces, ce ne fut, d'un côté, que dans

(1) On se rappelle que la loi *claudia*, dont Flaminius, parmi les patriciens, fut le seul apologiste, lui attira, d'un côté, la haine des citoyens de son rang, et de l'autre, lui mérita l'amour du peuple, qui craignait toujours pour sa liberté, et l'honneur d'être une seconde fois consul.

la crainte du pouvoir de la part des sénateurs, par leurs trop grandes richesses, et de l'autre, que par la peur que le peuple ne fût la proie des rapines des gouverneurs. — (*Voyez Tite-Live, lib.* 21, *n°.* 63; *l.* 3, *de vacatione et excusatione munerum, ff; l.* 33, *ff de rebus creditis; l.* 46, § 2, *de jure fisci*).

Les préjugés de l'antique féodalité ne permettaient pas parmi nous, aux *nobles*, de se livrer aux opérations du commerce. Les lois même de ces tems d'ignorance et de barbarie, contenaient des dispositions expresses à cet égard. — (*Voyez Ordonnance d'Orléans, du mois de janvier* 1360, *art.* 109).

Mais, dans le 17ᵉ. siècle, les guerres que la France eut à soutenir, firent sentir combien la marine marchande était nécessaire pour alimenter la marine royale et les finances de l'état, et pour rétablir les forces de l'empire. Louis XIII, par l'ordonnance de 1629 (*art.* 452), invite tous ses sujets, de quelque qualité et condition qu'ils soient, de s'adonner au commerce et trafic par mer.

Déjà l'ordonnance de 1584 portait, art. 72, que ceux qui feront construire des navires excédant le port de trois cents tonneaux, seront gratifiés de deniers, ou autres priviléges, etc., selon la grandeur desdits vaisseaux.

Louis XIV, qui, d'après les principes du grand Colbert, connaissait si bien de quelle importance il est, pour la splendeur d'un état, que le com-

merce soit florissant, et qui, en conséquence, saisissait tous les moyens propres à inspirer aux Français le goût du négoce, n'a rien négligé, durant tout le cours de son règne, pour désabuser la noblesse du frivole préjugé qu'on ne pouvait faire commerce sans déroger. Mais, comme observe Valin, sur le tit. 8 du liv. 2 de l'Ordonnance de la marine, il n'est pas donné à l'humanité de se défaire tout à coup de cet ancien *préjugé*, pour suivre uniformément le parti de la raison et de la vérité.

Déjà, par lettres-patentes du mois de juillet 1646, et du mois d'octobre 1663, il avait anobli les chefs des manufactures de draps de Sédan et d'Abbeville.

Déjà, par édits des mois de mai et août 1664, qui établissaient les compagnies des Indes orientales et occidentales, il avait déclaré que ces deux compagnies seraient formées de tous les sujets de Sa Majesté qui voudraient y entrer, *sans que pour ce ils dérogeassent à leur noblesse, etc.*

Mais, par un nouvel édit du mois d'août 1669, en faveur du commerce maritime, rappelant les ordonnances précédentes, tant de Charles IX, d'Henri IV, que de Louis XIII, il déclare que tous *gentilshommes* pourraient prendre part dans les vaisseaux marchands, denrées et marchandises d'iceux, *sans déroger à la noblesse.*

Cette disposition est rappelée par l'art. 1[er]. du tit. 8, liv. 2 de l'Ordonnance de la marine, de 1681.

L'intérêt que Louis XIV portait au commerce en général, et dont il sentait de plus en plus toute la nécessité, l'estime qu'il faisait des grands commerçans, donnèrent lieu à un dernier édit du mois de décembre 1701, dont l'art. 1er est conçu en ces termes : « Voulons que tous nos sujets, nobles par » extraction, par charge ou autrement, excepté » ceux qui sont actuellement revêtus de charges de » magistrature, puissent faire librement toute sorte » de commerce en gros, tant en dedans qu'au de- » hors du royaume, pour leur compte ou par com- » mission, sans déroger à leur noblesse. »

Comme les Romains, Louis XIV distinguait le commerce en gros du commerce en détail ; de celui, dit-il, art. 4, qui se fait en boutique ouverte, avec étalage, ou enseignement aux portes des magasins ; commerce qui n'est pas en aussi grand honneur que le premier.

Cet édit a été renouvelé par celui du mois de mars 1765, rendu par Louis XV.

Enfin, par lettres-patentes données en septembre 1766, pour la ville de Marseille, il est ordonné que le maire de Marseille sera pris et choisi *parmi les nobles, négocians et non négocians.*

De tels encouragemens, pour le commerce en général, soutenus alors de l'exemple de l'Italie, de l'Angleterre et de la Hollande, devaient produire le plus grand effet, et avoir les plus heureux résultats. Aussi, avons-nous vu le commerce français, et sur-tout le commerce maritime, porté

pendant long-tems au plus haut degré de splendeur.

Le commerce est l'âme et la vie d'un état. Le *commerçant*, par ses grandes entreprises, franchissant la vaste étendue des mers, réunit les régions de l'un et de l'autre Monde, et rend tributaires les pays les plus éloignés comme les plus sauvages. Par ses sages spéculations, il multiplie les richesses de la nature, il compense la stérilité des climats, il répare l'inclémence des saisons, il alimente les canaux de la fortune publique, et fait fleurir l'agriculture et les arts; par son crédit, il donne à l'or une fécondité également utile au gouvernement, à ses concitoyens et à lui-même.

Cependant, comme la personne des *ecclésiastiques* doit être entièrement consacrée au service des autels, comme leurs occupations essentielles sont l'étude, la prière, et le saint ministère, tout commerce leur est sévèrement interdit. *Nemo militans Deo, implicat se negotiis sæcularibus. — Qui volunt divites fieri, incidunt in tentationem et in laqueum diaboli, etc. — (Voyez* 1. *Tim.*, 6, *v.* 8, 9 *et* 10; 2, *ad Timoth.*, *ch.* 2, *v.* 4; *Concile de Narbonne, en* 1551, *can.* 21; *Concile de Bordeaux, en* 1583, *tit.* 21; *Concile d'Aquilée, en* 1596, *ch.* 9; *Ordonnance de* 1539, *art.* 4; *Arrêt du* 12 *juillet* 1721, *rendu chambres assemblées; autre arrêt du* 4 *août* 1745, *Parlement de Paris*).

La *magistrature* n'est pas davantage compatible avec la profession de négociant. Indépendant des

es et de l'inconstance de la fortune, le ma-, impassible comme la loi, sans aucun es-e parti, ni d'intérêt, ne doit avoir d'autre on que celle de remplir ses devoirs, de faire triompher la justice, et d'être utile à ses concitoyens. La vertu fait sa noblesse, son lustre et sa récompense. D'ailleurs, n'est-il pas, chaque jour, appelé à prononcer sur les différens des commerçans?...... Pour éviter des abus graves, l'ordonnance du roi Jean, de 1355, celle de François 1er, pour la Provence, art. 29, et celle d'Orléans, article 109, défendent à tous officiers de justice *le fait et trafic de marchandises, à peine de privation de leur état.* — L'Ordonnance de la marine avait les mêmes dispositions, relativement aux officiers de l'amirauté : ils ne pouvaient se mêler du commerce maritime.

Le commerce maritime est également prohibé aux *intendans* et *officiers de la marine* et *des classes,* attendu l'autorité que leur place leur donne sur les négocians, et sur-tout sur les gens de mer, à peine de cassation et d'amende de 1,500l. — (*Voyez Ordonnances du Roi, des* 20 *août* 1691 *et* 5 *mai* 1693).

Par le réglement du 3 mars 1781, tit. 1, art. 20 et 35, il est défendu aux *consuls* et *vice-consuls* de faire aucun commerce, directement ou indirectement, sous peine de révocation, parce qu'ils tiennent une sorte de jurisdiction commerciale et maritime.

Enfin, les lois anciennes, comme
velle, défendent aux *courtiers* ou *ag*
etc., de faire, dans aucun cas et
texte, des opérations de commerce ou
pour leur compte. Ils ne peuvent s'intéress
rectement ni indirectement, sous leurs noms, ou sous des noms interposés, dans aucune entreprise commerciale, sous peine de destitution, et d'une amende qui peut être de 3,000f. — (*Voyez Statuts de Marseille, liv.* 1er, *ch.* 40; *Ordonnance de* 1629, *art.* 416; *Ordonnance de* 1673, *tit.* 2, *art.* 1 *et* 2; *Guidon de la mer, ch.* 20, *art.* 3; *Réglement d'Amsterdam, art.* 3; *Ordonnance de* 1681, *tit. des assurances, art.* 68; *Code de commerce, art.* 85, 86, 87 *et* 88).

Le motif de toutes ces lois, comme l'observe Émérigon, est d'obvier aux fraudes que les courtiers peuvent commettre, en abusant du secret des parties, et en saisissant, pour eux, les occasions favorables qui se présentent, au préjudice de ceux qui leur confient leurs intérêts. Mais à quoi servent les lois, si la cupidité trouve le moyen de les éluder? *Quid leges sine moribus, vanæ proficiunt?*

Les propriétaires de navires étaient appelés *exercitores*, exerciteurs, par les lois romaines.

Par les lois du moyen âge, on les désignait, en général, sous le titre de *seigneurs et propriétaires.*

La Hanse-Teutonique les nomme *bourgeois*, parce qu'il n'était permis qu'aux bourgeois des villes anséatiques d'avoir et de bâtir des navires.

En Orient, ils sont appelés *seigneurs-particips* ou *parsonniers*. — (*Voyez Consulat, ch.* 47).

En France, le propriétaire de navire est communément désigné sous le nom *d'armateur*.

Le droit anséatique, tit. 1, art. 1, prohibe aux étrangers de faire construire des navires sans la permission spéciale du magistrat du lieu. — (*Voyez ibiq. Kurick, p.* 686).

Loccenius, lib. 1er, cap. 2, n°. 3, atteste qu'en divers autres pays, il y a des lois semblables, dont l'objet est de favoriser le citoyen, et de le mettre à couvert de la concurrence de l'étranger.

Le fameux acte de navigation, publié par Cromwel, le 9 octobre 1651, et revêtu de l'autorité royale, sous Charles II, le 23 septembre 1660, défend, par l'art. 1, « d'importer et d'exporter » aucunes denrées ni marchandises, dans toutes » les colonies appartenant ou qui appartiendront » au roi d'Angleterre, en Asie, Afrique et Améri- » que, que dans des vaisseaux bâtis en pays de la » domination d'Angleterre, ou qui appartiendront » réellement aux sujets de Sa Majesté; *et des uns » et des autres, le maître, et les trois quarts des ma- » telots, au moins, seront anglais*. Les contrevenans » seront punis *par la saisie* et *confiscation de leurs » vaisseaux et marchandises, etc.* » — (*Voyez le baron de Sainte-Foix, Hist. de la puissance navale de l'Angleterre, observations, t.* 1).

Quoiqu'en général il ne soit point défendu aux étrangers de faire le commerce en France, aucun

navire n'a droit aux priviléges des bâtimens français, de quelque manière qu'ils aient été acquis, s'ils n'appartiennent pas entièrement à des Français. Cette prohibition est faite par le réglement du 24 octobre 1681, appelé le réglement de Strasbourg, et fut renouvelée, tant par l'art. 11 du réglement du 1er. mars 1716, que par l'ordonnance du 18 janvier 1717. *Les vaisseaux bâtis dans les ports du royaume ne pourront appartenir qu'à des Français domiciliés en France, sans qu'aucun étranger y puisse avoir part, etc.*

Les art. 5, 6 et 7, veulent que celui qui désire faire bâtir ou acheter un navire, en pays étrangers, en fasse sa déclaration, en désignant ses copropriétaires, et en rapportant même un certificat du consul français, s'il en existe dans le pays, etc.; le tout à peine de confiscation, d'amende de 1,000l, et de punition corporelle, en cas de récidive.

Les déclarations des mois d'août 1718 et février 1720, révoquèrent les lettres de naturalité, qui avaient été accordées aux étrangers qui ne faisaient pas leur résidence actuelle dans le royaume; et il fut ordonné que les étrangers naturalisés ne pourraient commander des bâtimens français, qu'après avoir justifié de leur résidence actuelle pendant quatre années consécutives.

Ces précautions n'étaient ainsi prises que pour la sûreté publique, et pour empêcher les Français de prêter leurs noms aux étrangers, et d'acheter d'eux des vaisseaux, par contrats simulés, pour

les faire participer secrètement au commerce du royaume. Ces étrangers ne venaient, d'ailleurs, en France, que pour y profiter du pavillon, et faire passer dans leur pays, au détriment de l'État, le profit qu'ils faisaient dans la navigation.

Cependant, malgré l'interdiction prononcée, ces étrangers continuaient de faire naviguer sous pavillon français, les bâtimens qui leur appartenaient, en y mettant, à leur place, des capitaines français, avec lesquels ils s'embarquaient pour écrivains, supercargues, ou en qualité d'officiers mariniers, à l'effet de diriger eux-mêmes leur commerce.

Il fallut donc, par une dernière déclaration, celle du 21 octobre 1727, faire cesser enfin des abus si multipliés. L'article 17 défend aux capitaines d'embarquer pour écrivains, chirurgiens, supercargues, nocher ou officier maritime, aucun étranger, même naturalisé, soit par lettres-patentes, soit par l'édit du port franc, à peine de 500[l] d'amende pour chaque étranger ou naturalisé qui aura été embarqué en d'autre qualité qu'en celle de matelot ou passager.

Par les art. 18 et 19, le roi fait défenses à tous ses sujets de donner commandement de leurs bâtimens à aucun capitaine étranger, ou naturalisé, et même à aucun Français marié dans les pays étrangers, à une fille étrangère, à peine de 1,000[l] d'amende.

L'art. 20 veut que les capitaines qui se marient

dans les pays étrangers, à des filles étrangères, soient déchus de leur qualité de capitaine.

Enfin, l'art. 26 s'exprime en ces termes :

« Voulons qu'il n'y ait que les Français nés dans » le royaume, qui puissent être propriétaires des » bâtimens qui naviguent sous notre pavillon, à » peine de confiscation de la part qui pourra ap- » partenir aux étrangers, même aux naturalisés, » et aux Français mariés dans les pays étrangers, » à des filles étrangères, dans la propriété desdits » bâtimens, et de 2,000l d'amende; et aussi de » 3,000l d'amende, contre nos sujets qui leur prê- » teront leurs noms, et de 6,000l en cas de réci- » dive. »

Toutes ces dispositions, d'une éminente sagesse, ont été renouvelées par la loi du 13 mai 1791, par la proclamation du roi, du 1er. juin suivant, et par les décrets des 21 septembre 1793, et 9 octobre suivant (27 vendémiaire an 2).

D'abord, pour qu'un navire que l'on construit jouisse des avantages réservés à la navigation française, il faut, suivant la loi du 13 mai 1791, que cette construction ait lieu en France.

D'un autre côté, la proclamation du roi, du 1er. juin suivant, ordonne qu'aucun navire ne serait enregistré et inscrit comme français, dans les registres des classes, qu'après qu'il aurait été constaté, par des preuves légales, que ledit navire a été construit dans le royaume. Elle défend, en conséquence, de délivrer à l'avenir aucune expé-

dition pour des navires construits ou achetés en pays étrangers, et de donner aucun congé pour les amener dans les ports du royaume. Elle fait pareillement défense aux consuls et autres agens français, en pays étrangers, d'autoriser ou permettre qu'il soit passé, dans leurs chancelleries, aucune police de construction ou acte de vente de bâtimens étrangers, ni de légaliser lesdits actes.

Le décret du 21 septembre 1793 refuse le privilége d'être réputés français, aux navires construits ailleurs que dans des possessions françaises.

L'art. 8 de celui du 9 octobre suivant déclare même que les navires français ne pourront, sous peine d'être réputés étrangers, être radoubés ou réparés en pays étranger, si les frais du radoub ou réparation excèdent 6f par tonneau, à moins que la nécessité de frais plus considérables ne soit constatée par un rapport signé par le capitaine et autres officiers du navire, vérifié et approuvé par le consul, ou, à son défaut, par deux commerçans français résidant en pays étranger, et déposé au bureau des classes du port français où le navire reviendra, etc.

L'art. 12 de ce même décret ajoute qu'aucun Français résidant en pays étranger, ne pourra être propriétaire, en totalité ou en partie, d'un navire jouissant des priviléges accordés aux navires français, s'il n'est pas associé d'une maison de commerce française, faisant le commerce en France, et s'il ne prouve pas, par le certificat du consul en

fonctions dans le pays étranger où il réside, qu'il n'a point prêté de serment de fidélité à cet égard, et qu'il s'est soumis à la juridiction de ce consul.

Au reste, ce décret, comme les lois antérieures, oblige le propriétaire qui a fait construire un navire, de faire dresser, dans les bureaux des classes du quartier où est situé le port dont le navire dépendra dorénavant, un acte qui en contienne la description, et atteste qu'il a été *mesuré* et reconnu bien construit, et de construction française. Cet acte se nomme *acte de francisation*. Le navire reçoit en même tems un nom, qui ne peut plus être changé sans une nouvelle déclaration, et des numéros désignant le port et l'ordre de l'enregistrement.

Ces formalités ont pour principal objet de mettre le fonctionnaire chargé de surveiller cette partie, à lieu de faire prononcer la condamnation d'un navire qui serait reconnu de mauvaise construction, et capable d'exposer la vie de ceux qui doivent le monter, et d'assurer l'exécution des lois qui défendent aux étrangers de posséder des navires en France, etc.

La mesure, ou plutôt la grandeur d'un navire, est déterminée par l'étendue que le fond de cale peut avoir. L'unité de mesurage, adoptée pour cette indication, se nomme *tonneau*. (1) Le ton-

---

(1) On donne aussi le nom de *tonneau* à une mesure du poids de 2,000 livres ancienne mesure (978 kilogr. 292 millièmes, nouvelle mesure).

neau est un espace de quarante-deux pieds cubes, ancienne mesure (un stère quatre cent quatre millièmes, nouvelle mesure de France.)

Le décret du 1er. janvier 1794 (12 nivôse an 2) fixe la manière de faire ce calcul, qu'on nomme *jaugeage*. Des préposés publics sont institués dans les ports, pour faire cette opération, dont le résultat constate ce qu'on appelle *le tonnage du navire*.

Il était nécessaire d'entrer dans tous ces détails avec d'autant plus de soin et d'exactitude, que tout ce qui appartient à l'administration, à la police et au droit public, a été détaché de la belle Ordonnance de 1681, lors de la rédaction du nouveau Code de commerce. Il était indispensable de faire connaître l'état de la législation à cet égard; législation qui doit être suivie, jusqu'à ce que le Gouvernement ne donne un Code de police maritime.

SECTION I.re

De la Responsabilité des propriétaires de Navires, relativement aux faits du Capitaine.

Le propriétaire ou armateur, en donnant à un capitaine le commandement de son navire, est censé l'avoir autorisé à faire, en son absence, tout ce qu'il jugera convenable pour le salut du bâtiment et le succès de l'expédition, et avoir accédé d'avance à toutes les obligations qu'il contractera à ce sujet : d'après cela, il est juste qu'il réponde des faits de ce capitaine et du dommage qu'il peut causer. Le capitaine est le préposé du propriétaire; il est choisi par lui.

« Tout propriétaire de navire, porte l'art. 216 » du Code de commerce, est civilement respon- » sable des faits du capitaine, pour ce qui est re- » latif au navire et à l'expédition.

» La responsabilité cesse par l'abandon du na- » vire et du fret. »

Ces dispositions sont puisées dans l'art. 2 du titre des propriétaires de l'Ordonnance de la marine. — (*Voyez aussi l'art.* 1384 *du Code civil*).

Mais pour bien comprendre la nature des ac-

tions diverses qui compètent en général contre le propriétaire, il faut remonter aux principes des lois romaines.

Chez les Romains, comme on l'a vu dans les prolégomènes de ce titre, le propriétaire du navire, ou celui qui le louait en entier pour le faire naviguer à son profit, était appelé *exercitor*, exerciteur, parce qu'il exerçait cette espèce de commerce : *Exercitorem eum dicimus, ad quem obventiones et reditus omnes perveniunt; sive is dominus navis sit, sive à domino navem per aversionem conduxit; vel ad tempus, vel in perpetuum. L.* 1; § 15, *ff de exerc. actione.*

On donnait également le nom d'*exerciteur* aux esclaves qui représentaient leur maître dans la propriété des navires, et qui agissaient, à ce sujet, comme s'ils en eussent été les propriétaires. Les grands de Rome éludaient ainsi la loi qui leur prohibait d'avoir pour leur compte des navires marchands.

A l'exemple de ce qui se pratiquait pour le commerce de terre, qu'on faisait par le ministère d'un *institeur*, on établissait sur le navire un préposé, à qui le soin du vaisseau et du commerce d'outremer était confié, et ce préposé s'appelait *maître* du navire : *Magistrum navis accipere debemus, cui totius navis cura mandata est. L.* 1, § 1, et § 3, *ff de exerc. act.* Il avait ordinairement, pendant le cours du voyage, le même pouvoir que l'exerciteur, pour tout ce qui concernait le navire.

Peu importait que cette fonction fût déférée à un esclave ou à un homme libre, à un majeur ou à un mineur : *Cujus autem conditionis sit, magister ipse, nihil interest, utrum liber an servus, etc.* *L.* 1, § 4, *ff de exercit. act.*

On établissait quelquefois plusieurs maîtres, *plures magistros*, dans le même navire, sur-tout lorsqu'il s'agissait d'une navigation importante, afin qu'ils fussent surveillans les uns des autres, ou que chacun remplit la tâche qui lui était imposée. *L.* 1, § 13, *ff eod.*

Le maître de navire était donc un facteur d'une classe particulière; dans tout ce qui concernait le commerce maritime, il agissait et figurait comme *vrai maître*; c'était avec lui principalement et directement que l'on contractait. Il était convenable qu'il fût personnellement lié envers le *tiers* qui avait suivi sa foi.

Mais pour donner plus de poids à sa promesse, et lui attirer une plus grande confiance, on ajouta à son obligation personnelle celle de l'*exerciteur* ou propriétaire. D'un autre côté, la nécessité de la navigation obligeant les *tiers* à contracter avec *les maîtres*, dont ils ignorent l'état et la condition, il était juste que l'exerciteur fût tenu des faits du *maître*, son préposé. De là l'action exercitoire : *Omnia facta magistri debet præstare qui eum præposuit; alioquin contrahentes deciperentur.* *L.* 1, § 5, *ff de exercit. act.* Un autre motif de l'édit du préteur fut que la navigation intéresse essentiellement

la république : *Quia ad summam rempublicam navium exercitio pertinet. L. 1, § 20, ff eod.*

Godefroy, sur la même loi, présume que cet édit, qui introduisit l'action exercitoire, était conçu à peu près en ces termes : *Quod cum magistro navis gestum esse dicetur, in exercitorem qui eum præposuit, in solidum judicium dabo.*

Il en devait être ici comme du commerce de terre. Le propriétaire d'une boutique était bien tenu des faits de l'*instituteur* qu'il y avait établi. Il y avait même raison, et beaucoup plus de raison au sujet du commerce maritime; car celui qui contracte avec l'instituteur, ou le préposé pour le commerce de terre, peut prendre sur les lieux les informations nécessaires ; mais à l'égard du *maître* de navire, le tems, le lieu, les circonstances imprévues ne donnent souvent aucun moyen de s'instruire, et ne permettent pas de délibérer : *In navis magistro non itá; nam interdùm locus, tempus non patitur pleniùs non deliberandi concilium. L. 1, ff de exercit. act.*

Cependant, comme la loi n'avait qu'ajouté l'obligation de l'exerciteur à l'obligation personnelle du maître, l'action principale compétait contre le maître, et l'action accessoire contre l'exerciteur : *Non transfertur actio, sed adjicitur. L. 5, ff de exercit. actione.*

On avait néanmoins le choix d'attaquer l'exerciteur ou le maître : *Est nobis electio, utrum exercitorem, an magistrum convenire velimus. L. 1, § 17,*

ff eod. Mais l'action principale contre le maître n'était en rien altérée, ni par *l'accession* de celle contre l'exerciteur, ni par le choix qu'on avait d'attaquer l'un ou l'autre.

Cette faculté d'attaquer l'exerciteur ou le maître, n'avait cependant lieu que lorsque le maître était une personne libre; s'il était esclave, on ne pouvait actionner que l'exerciteur. L'esclave ne pouvait ester en jugement : *Cum servo nulla actio est. L.* 107, *ff de regulis juris.* Dans ce dernier cas, ainsi que dans celui où l'on se bornait à attaquer l'exerciteur, en laissant le maître qui était homme libre, l'action, qui de sa nature était accessoire, devenait principale ou quasi-principale : *Dicti doctores.*

D'ailleurs, l'exerciteur était tenu de la totalité de la dette, sans être reçu à abandonner le pécule de son esclave, ou de son fils non émancipé, qu'il avait établi maître : *Si voluntate domini vel patris exerceant, in solidum tenebuntur (pater vel dominus). L.* 1, § 22, *ff de exercit. act.*

Enfin, quoique l'action exercitoire dérivât de l'édit du préteur, elle était cependant perpétuelle, à cause de la faveur du commerce. Elle passait aux héritiers et contre les héritiers : *Hæ actiones perpetuò, et hæredibus et in hæredes dabuntur. L.* 4, § 4, *ff eod.*

Outre le maître, *magister navis*, il y avait encore, chez les Romains, le *naviculaire*, qui était chargé de diriger la navigation et de conduire la

navire à bon port. C'est ce qui résulte des lois du Code, au titre 5, *de naufragiis*, lib. 11; et de la loi 13, § 2, ff *locati.*

Cependant, ces deux fonctions étaient quelquefois réunies : le naviculaire était chargé des fonctions du maître, et *vice versâ*; ainsi que le prouvent la loi citée et la loi 1, § 2, ff *nautæ, caupones, stabularii, ut recepta restituant*, tit. 9, lib. 4.

C'est pourquoi les docteurs comparent, tantôt nos capitaines et patrons aux *naviculaires*, et tantôt ils comparent les *maîtres de navire* à nos capitaines et patrons. (*Calvinus*, v°. *navicularius*; *Budée*, *ad legem* 1, *ff nautæ, etc.*) Cette idée s'étant accréditée, a prévalu dans l'usage, et elle a été adoptée dans notre législation nautique, et par l'Ordonnance de la marine, de 1681, et par le nouveau Code de commerce.

En effet, parmi nous, les fonctions de *maître* sont presque toujours confiées au capitaine, qui est en même tems le *naviculaire* du bâtiment. Ces deux fonctions de *maître* et de *naviculaire* ne sont séparées que lorsque les armateurs établissent sur le navire un *supercargue* à qui ils donnent pouvoir d'exiger le nolis, de gérer les affaires, et de faire toutes les opérations et défenses convenables. Le capitaine est alors (sauf les droits des tiers) simple *naviculaire*, et le supercargue est *maître*.

Nos capitaines réunissant donc pour l'ordinaire, dans leur personne, les deux qualités et de *maître* et de *naviculaire*, nos capitaines étant chargés,

non seulement de diriger la navigation et de conduire le navire, mais encore de veiller à sa conservation, d'exiger le fret, et de faire, en un mot, toutes les opérations utiles et nécessaires, il était juste d'appliquer aux propriétaires qui les établissent, et pour le compte desquels ils naviguent, les mêmes principes qui militaient en faveur des tiers, contre les *exerciteurs* du droit romain.

Cependant, l'obligation imposée au propriétaire, de répondre des faits du capitaine, pour cause de la navigation, est moins stricte et moins étendue, dans notre législation, que dans la législation romaine,

Par la loi 1re, § 5, ff *de exercitariâ actione*, le propriétaire est tenu indistinctement de la garantie : *Omnia enim facta magistri debet præstare, qui eum præposuit, etc.* Au lieu que le Code de commerce, comme l'Ordonnance de la marine, de 1681, ne rend le propriétaire responsable indistinctement des *faits* du capitaine, que jusqu'à concurrence du bâtiment et du fret.

Par le droit romain et par le droit commun, la responsabilité civile est indéfinie; il n'est aucun moyen de se soustraire au paiement de la totalité du dommage. Dans notre législation nautique, au contraire, le garant, c'est-à-dire le propriétaire, se libère en abandonnant le navire et le fret. Cet adoucissement est d'autant plus équitable, que le propriétaire se trouve tellement éloigné de son capitaine, qu'il lui devient impossible de le surveil-

que l'on peut faire ou commettre une mauvaise action, un délit ou quasi-délit.

Dans la loi 1re, ff *de exercitoriâ actione*, qui parle des obligations contractées par le capitaine, le mot *faits*, *facta*, est employé dans le même sens : *Omnia enim facta magistri præstare debet qui eum præposuit.* Pour s'en convaincre, il n'y a qu'à continuer le texte : *Alioquin contrahentes deciperentur.* Autrement, ceux qui ont *contracté* seraient trompés. Ainsi, dans la jurisprudence romaine, le mot *faits* est une expression générique qui comprend toutes les actions du mandataire ; il embrasse les *engagemens* comme les *fautes* du capitaine, puisqu'il parle de ceux qui ont contracté, *contrahentes deciperentur.*

Si la disposition de la loi est générale, l'exception est aussi générale que la disposition : d'où il suit qu'en expliquant l'art. 216 comme il doit l'être, par le sens étendu du mot *faits* ou *engagemens*, nous dirons : « Tout propriétaire de navire » est civilement responsable des *fautes* et des *en*» *gagemens* du capitaine, pour ce qui est relatif au » navire et à l'expédition, » puisque nous avons vu que le mot *faits*, *facta*, a cette signification dans la loi.

« Mais la responsabilité du propriétaire cesse » par l'abandon du navire et du fret. » Elle cesse à l'égard des *engagemens* comme des *fautes*, puisque le § 2 de l'art. 216 a pour but d'anéantir tout l'effet du § 1er.

D'ailleurs, il est impossible de donner un autre sens au mot *faits* de l'art. 216, sans tomber dans l'absurde.

En effet, si l'on restreint le mot *faits* au sens *fautes*, sans l'étendre aux *engagemens*, que voudra dire le premier paragraphe de l'article? Que le propriétaire de navire ne sera responsable que des *fautes* de son capitaine, et non point de ses *engagemens*. Le propriétaire serait donc encore plus formellement dégagé des obligations, des emprunts, des engagemens de son capitaine; il n'aurait pas besoin de faire l'abandon du navire et du fret. C'est un contre-sens que ni l'Ordonnance de 1681, ni le nouveau Code, n'ont pas pu faire.

Maintenant, que penser des distinctions de Valin, sur l'art. 2, titre des propriétaires?.... Mais, malgré son interprétation arbitraire du mot *faits*, ce commentateur lui-même est pourtant forcé de convenir que cet art. 2 de l'Ordonnance de 1681, répété par l'art. 216 du Code de commerce, comprend les *engagemens* comme les *fautes* du capitaine. « Au reste, dit-il, les *faits* du maître com» prennent ses fautes, c'est-à-dire, celles dont il » doit répondre naturellement, aussi bien que ses » *engagemens* et ses prévarications; mais, de ces » engagemens, il faut distraire ceux qu'il n'a pas » droit de contracter sans l'aveu du propriétaire. »

Ainsi, suivant le raisonnement de Valin lui-même, le mot *faits* s'applique aux *fautes* et aux

engagemens que le capitaine est autorisé à contracter pour son armateur.

Mais il ne s'applique point aux *engagemens* que le capitaine n'a pas été autorisé à contracter par la loi.

Que suit-il de là ? Que le propriétaire peut se dégager des premiers, par l'abandon du navire et du fret;

Que, quant aux seconds, il ne lui est pas même besoin de recourir à cet abandon, attendu que le propriétaire n'est même pas engagé.

La fausse interprétation que donne d'abord Valin se combat donc par ses observations ultérieures ; et, malgré lui, ce commentateur revient, par la force des principes, à la véritable doctrine prescrite par les lois, et enseignée par le plus grand nombre des jurisconsultes.

Pothier s'exprime ainsi, dans son Traité des obligations, n°. 451 :

« L'Ordonnance de la marine, tit. 8, art. 2,
» accorde un bénéfice particulier aux armateurs ;
» c'est de pouvoir se décharger des engagemens
» contractés par le capitaine qu'ils ont préposé à
» la conduite de leur vaisseau, en abandonnant
» aux créanciers le bâtiment et le fret. »

Dans son Traité des chartes-parties, il s'exprime en termes plus formels :

« Il y a une chose particulière aux propriétaires
» d'un navire, dit-il. Tous les autres commettans
» sont tenus indéfiniment de toutes les obligations
» que leur préposé a contractées pour les affaires
» auxquelles ils l'ont préposé ; au lieu que les pro-

» priétaires de navire ne sont tenus des obligations
» du maître, que jusqu'à concurrence de l'intérêt
» qu'ils ont au navire, etc. »

Ainsi, d'accord avec le texte de la loi, avec sa véritable interprétation, avec la raison et l'intérêt du commerce, ce savant jurisconsulte pense que l'armateur ne peut être lié, sans exception, par les *faits* du capitaine, et qu'il n'est tenu de remplir ses *engagemens* que jusqu'à concurrence de la valeur du navire et du fret.

Émérigon, qui a écrit depuis Valin, soutient la même opinion que Pothier, par une discussion plus approfondie, et d'autant plus remarquable qu'il s'attache à réfuter le sentiment contraire.

« L'obligation, dit-il, où les propriétaires sont
» de garantir les faits de leur capitaine, est plus
» réelle que personnelle... Pendant le cours du
» voyage, le capitaine pourra prendre deniers sur
» le corps, mettre des apparaux en gage, ou ven-
» dre des marchandises de son chargement. Voilà
» tout. Son pouvoir légal ne s'étend pas au-delà
» des limites du navire dont il est maître, c'est-à-
» dire administrateur; il ne peut engager la fortune
» de terre de ses armateurs qu'autant que ceux-ci
» y ont consenti d'une manière spéciale....

» L'action ne compète contre les propriétaires,
» que jusqu'à la concurrence de l'intérêt qu'ils ont
» sur le corps du navire; de sorte que si le navire
» périt, ou qu'ils abdiquent leur intérêt, ils ne
» sont garans de rien. »

C'est ainsi, ajoute-t-il, que les lois maritimes du moyen âge l'ont entendu; et il cite le Consulat de la mer, ch. 33 et 236; Cleirac, titre des rivières, art. 15; Kuricke, Statut de Hambourg; Grotius, et un grand nombre d'auteurs qui attestent la même jurisprudence dans le Nord. — (*Voy. Émérigon, Cont. à la grosse, ch. 4, sect.* 11.)

En effet, le Consulat de la mer, ch. 33, après avoir dit que l'intérêt que les armateurs ont sur le corps, est engagé au paiement des dettes contractées par le capitaine, en cours de voyage, ajoute que la personne ni les autres biens des quirataires (copropriétaires) ne sont pas obligés, à moins qu'ils ne lui eussent donné, à ce sujet, un pouvoir suffisant.

Au ch. 236 il est dit que si le navire périt, c'est assez que cette perte soit pour le compte des quirataires.

C'est aussi ce que professent Grotius, lib. 2, ch. 11, § 13; Stypmanus, part. 4, ch. 15, n°. 190; Kuricke, quest. 21; Loccenius et Vinnius.

Une doctrine établie depuis si long-tems, attestée par un si grand nombre de jurisconsultes, et suivie dans toute l'Europe maritime, peut-elle être aujourd'hui sérieusement contestée? Si l'on pouvait encore se méprendre sur le véritable sens de la loi, il ne faudrait que lire les dispositions de l'art. 234, et se rappeler ce qui s'est passé à la commission, lors de la rédaction de cet article.

L'art. 234 porte « que le capitaine, pendant le

» cours du voyage, s'il y a nécessité de radoub, etc.,
» pourra emprunter *sur le corps et quille du vais-*
» *seau, etc.* » La loi, en autorisant d'emprunter sur le corps et quille du vaisseau, n'affecte donc que le corps et quille du vaisseau au remboursement de l'emprunt. Par là, elle déclare implicitement qu'on ne prête qu'à la chose, et non à la personne du propriétaire, et qu'il n'y a de compromis que le corps du navire, et nullement la fortune de terre de l'armateur.

Lors de la rédaction de cet article, la commission avait ajouté encore : *Les propriétaires sont débiteurs des sommes empruntées.*

Le tribunal et le conseil de commerce de Marseille observèrent que « les sommes prêtées durant
» le cours du voyage ne doivent avoir d'autre ga-
» rantie que la valeur du navire, des marchandises
» appartenant aux propriétaires, et du fret acquis;
» et que puisque c'était là tout ce que le prêteur
» peut réclamer, il fallait éviter qu'il ne se crût en
» droit de porter ses exécutions sur les autres biens
» des propriétaires. »

En conséquence, la commission supprima elle-même la disposition, c'est-à-dire ces mots qu'elle avait ajoutés : *les propriétaires sont débiteurs des sommes empruntées.* — (*Voyez Projet du Code de commerce, liv.* 2, *tit.* 4, *art.* 180; *M. Locré, sur l'art.* 234.)

La commission a donc adopté entièrement la doctrine que nous professons d'après Émérigon,

C'est ainsi, ajoute-t-il, que les lois maritimes du moyen âge l'ont entendu; et il cite le Consulat de la mer, ch. 33 et 236; Cleirac, titre des rivières, art. 15; Kuricke, Statut de Hambourg; Grotius, et un grand nombre d'auteurs qui attestent la même jurisprudence dans le Nord. — (*Voy. Émérigon, Cont. à la grosse, ch.* 4, *sect.* 11.)

En effet, le Consulat de la mer, ch. 33, après avoir dit que l'intérêt que les armateurs ont sur le corps, est engagé au paiement des dettes contractées par le capitaine, en cours de voyage, ajoute que la personne ni les autres biens des quirataires (copropriétaires) ne sont pas obligés, à moins qu'ils ne lui eussent donné, à ce sujet, un pouvoir suffisant.

Au ch. 236 il est dit que si le navire périt, c'est assez que cette perte soit pour le compte des quirataires.

C'est aussi ce que professent Grotius, lib. 2, ch. 11, § 13; Stypmanus, part. 4, ch. 15, nº. 190; Kuricke, quest. 21; Loccenius et Vinnius.

Une doctrine établie depuis si long-tems, attestée par un si grand nombre de jurisconsultes, et suivie dans toute l'Europe maritime, peut-elle être aujourd'hui sérieusement contestée? Si l'on pouvait encore se méprendre sur le véritable sens de la loi, il ne faudrait que lire les dispositions de l'art. 234, et se rappeler ce qui s'est passé à la commission, lors de la rédaction de cet article.

L'art. 234 porte « que le capitaine, pendant le

» cours du voyage, s'il y a nécessité de radoub, etc.,
» pourra emprunter *sur le corps et quille du vais-
» seau, etc.* » La loi, en autorisant d'emprunter sur le corps et quille du vaisseau, n'affecte donc que le corps et quille du vaisseau au remboursement de l'emprunt. Par là, elle déclare implicitement qu'on ne prête qu'à la chose, et non à la personne du propriétaire, et qu'il n'y a de compromis que le corps du navire, et nullement la fortune de terre de l'armateur.

Lors de la rédaction de cet article, la commission avait ajouté encore : *Les propriétaires sont débiteurs des sommes empruntées.*

Le tribunal et le conseil de commerce de Marseille observèrent que « les sommes prêtées durant
» le cours du voyage ne doivent avoir d'autre ga-
» rantie que la valeur du navire, des marchandises
» appartenant aux propriétaires, et du fret acquis;
» et que puisque c'était là tout ce que le prêteur
» peut réclamer, il fallait éviter qu'il ne se crût en
» droit de porter ses exécutions sur les autres biens
» des propriétaires. »

En conséquence, la commission supprima elle-même la disposition, c'est-à-dire ces mots qu'elle avait ajoutés : *les propriétaires sont débiteurs des sommes empruntées.* — (*Voyez Projet du Code de commerce, liv. 2, tit. 4, art. 180; M. Locré, sur l'art. 234.*)

La commission a donc adopté entièrement la doctrine que nous professons d'après Émérigon,

et les savans jurisconsultes qu'il cite, et rejeté celle de Valin, que nous combattons. L'intention du nouveau législateur est donc que l'armateur puisse, en abandonnant le navire et le fret, se libérer même des *emprunts* faits par le capitaine.

Ainsi se trouve justifié ce que nous avons dit, que par les *faits* du capitaine on doit entendre même les obligations contractées par lui, et qu'en lui permettant d'emprunter, la loi ne lui accorde que le pouvoir d'engager le navire et le fret, sans qu'il lui soit possible de compromettre la fortune *de terre* de ses armateurs (1).

Les partisans du système contraire argumentent avec force du dernier paragraphe de l'art. 298, qui porte : « Si le navire se perd, le capitaine tien» dra compte des marchandises sur le pied qu'il

---

(1) C'est aussi dans ce sens que Messieurs les avocats de Rennes et de Nantes ont interprété les dispositions de l'article 216, dans l'affaire du sieur Dessaulx, armateur du navire *le Francis*, contre les sieurs Lesourd et Clemenson, chargeurs.

Ce sont aussi ces principes qui ont été consacrés par l'arrêt intervenu le 16 janvier 1821, à la Cour royale de Rennes, dans cette importante affaire.

« Prétendre, dit cet arrêt, que le mot *faits* ne comprend » pas les engagemens et les obligations du capitaine, ce se» rait détruire à la fois la généralité de cette expression, » limiter la pensée et la volonté du législateur, et anéantir » la doctrine de presque tous les auteurs, etc. »

» les aura vendues, en retenant également le fret » porté au connaissement »; d'où il suit, objectait-on, que le propriétaire, dans ce cas, ne se libère pas par l'abandon du navire et du fret.

La conséquence n'est pas exacte, et l'on se méprend, selon nous, sur la véritable application de ce paragraphe; mais il faut développer cette proposition.

Sous l'empire de l'Ordonnance de 1681, deux opinions différentes s'élevèrent sur l'exécution de l'art. 14, du fret et nolis, de cette Ordonnance, qui porte seulement: « Le fret sera pareillement dû » pour les marchandises que le maître aura été » contraint de vendre pour victuailles, radoub et » autres nécessités pressantes, en tenant par lui » compte de leurs valeurs, au prix que le reste sera » vendu au lieu de leur décharge. »

On voit que cet article n'avait point prévu le cas du sinistre du navire; c'est ce qui faisait dire à Valin: Tout cela suppose que le navire arrive à bon port. *Quid*, s'il vient dans la suite à périr?... Valin, par suite de son système d'interprétation du mot de la loi, *faits* du maître, et s'appuyant sur l'art. 68 de l'Ordonnance de Wisbuy, qui veut que, dans cette hypothèse, *le maître soit néanmoins tenu de payer au marchand les susdites marchandises*, soutient que les propriétaires du navire doivent payer la valeur des marchandises vendues, pendant le cours du voyage, pour les nécessités de la navigation, indépendamment du sort pos-

térieur de son bâtiment, *de la même manière que* si, au lieu de vendre ces marchandises, *le mattre eût emprunté d'un autre une pareille somme pour laquelle il aurait tiré sur lui une lettre de change, etc.* Ils ne peuvent, dit-il, pour s'en défendre, opposer l'art. 2, titre des propriétaires, dont la disposition n'a d'application qu'aux obligations du maître, pour lesquelles il n'aurait pas de recours contre les propriétaires du navire, pour en être par eux indemnisé, etc.

Pothier, Charte-partie, n°s. 34 et 72, se range de l'avis de Valin, en observant toutefois que des personnes expérimentées dans la jurisprudence maritime, qu'il a consultées sur son traité, ont décidé que les propriétaires des marchandises vendues pour les besoins du navire, ne pouvaient rien exiger, lorsque depuis le navire était péri.

De son côté, Émérigon, Contrat à la grosse, ch. 4, sect. 9, combattant cette doctrine, dit : « Il est évident que, si le navire périt, le capitaine » ni les armateurs ne sont soumis, à cet égard, à » aucune obligation personnelle. C'est ici une *es-* » *pèce de prêt forcé à grosse aventure.*

» Les marchandises ainsi vendues sont présu- » mées n'avoir jamais cessé d'être à bord pendant » le voyage. Voilà pourquoi le fret en est dû ; voilà » pourquoi *le prix en est payé sur le pied que le reste* » *sera vendu au lieu de la décharge*... Pareilles mar- » chandises sont soumises à la contribution des » avaries grosses, etc. »

Dans son Contrat d'assurances, ch. 12, sect. 43, § 5, ce célèbre jurisconsulte observe : « Les effets » *jetés*, *vendus* ou *donnés pour le salut commun*, sont » présumés être encore existans dans le navire. » Voilà pourquoi ils sont soumis à la contribution » et au paiement du fret; voilà encore pourquoi on » les estime au prix du lieu de la décharge. »

En effet, si ces effets n'étaient pas censés toujours existans dans le navire, ils ne devraient pas être estimés au prix du lieu de la décharge, mais bien au prix du lieu du départ; il y aurait contradiction de la part du législateur; et si les marchandises sont toujours censées être existantes dans le navire, le navire venant à périr, elles doivent subir le même sort que les autres marchandises perdues, pour lesquelles les chargeurs n'ont aucun recours vis-à-vis des propriétaires du navire, mais seulement vis-à-vis des assureurs.

Le sentiment d'Émérigon est fondé sur le Consulat de la mer, les Jugemens d'Oleron et les Réglemens d'Anvers. Le Consulat de la mer, ch. 105, décide que si, en cours de voyage, le capitaine ne trouve pas à emprunter de l'argent pour subvenir aux nécessités du navire, il pourra vendre des marchandises jusqu'à la concurrence de la somme nécessaire, et ne réserve sur les marchandises vendues qu'un simple privilége et préférence sur le navire.

Les Jugemens d'Oleron, art. 22, ne leur défèrent, à ce sujet, une action contre le maître, que *quand la nef sera venue à sa droite décharge*.

Le Réglement d'Anvers, art. 19, dit que « le » maître de navire ne pourra vendre ni engager » aucune marchandise, tant qu'il trouvera argent » au change ou grosse aventure; pourra, à toute » extrémité, vendre des marchandises chargées; » lesquelles marchandises seront payées au mar- » chand *du prix que les autres se vendront* »; de sorte que si les autres marchandises sont perdues par naufrage, le sort de chacun est égal.

Ainsi, d'après Émérigon, le propriétaire était déchargé de droit du paiement de la marchandise vendue par la seule perte du navire; au lieu que, d'après Valin, la perte du navire n'était point une circonstance suffisante de libération pour le propriétaire. Dans le premier systême, le prêt fait par la vente de la marchandise en cours de voyage, est de la même nature que le prêt à grosse aventure, et comme lui, étant affecté sur le navire, comme lui il s'anéantit avec le navire. Dans le second systême, c'est une obligation ordinaire résultant d'un *fait* du capitaine, dont le propriétaire est responsable.

Cette question, vraiment importante, pouvait sans doute être envisagée de différentes manières sous l'Ordonnance de 1681, qui ne s'était pas assez expliquée à cet égard; mais enfin la jurisprudence des ci-devant amirautés parut se fixer de préférence à l'opinion d'Émérigon, dont les raisons semblent plus puissantes que celles rapportées par Valin.

Lors de la rédaction du Code de commerce, il a fallu se décider sur un point de droit qui avait divisé deux jurisconsultes également célèbres, et la commission, composée de gens instruits en matières commerciales maritimes, adopta l'avis d'Émérigon, comme plus conforme à la justice et à l'équité. — (*Voyez Analyse des observations des tribunaux, p.* 77, 78, 79, *etc.*)

Néanmoins, la section de l'intérieur et le Conseil d'état ne partagèrent pas le sentiment de la commission; il leur parut équitable de penser que les marchandises vendues pour subvenir aux besoins du navire, constituaient un titre de créance en faveur de leur propriétaire, comme le pensait Valin, et que, dès lors, elles avaient cessé d'être en risque. En conséquence, l'art. 298 fut rédigé et adopté tel qu'il est.

Mais que résulte-t-il de là? Que la perte du navire ne dégage plus *seule* le propriétaire de l'obligation de payer la marchandise vendue en cours de voyage, pour les besoins du navire, comme le voulait Émérigon, et comme l'avait consacré la jurisprudence nautique. Voilà tout. L'art. 298 ne dit pas que l'armateur ne pourra se libérer par les autres moyens que lui offrent les dispositions de l'art. 216; au contraire, sitôt que, par le nouveau Code, on ne regarde pas le *fait* des marchandises vendues comme une espèce de prêt à grosse aventure, qui se trouve anéanti par la perte du navire, ce *fait* reste dans la catégorie des autres *faits* en

général, résultant de l'administration du capitaine, et qui se trouvent sous les dispositions de l'article 216.

Avant le nouveau Code, l'armateur du navire dont le capitaine avait vendu des marchandises, pouvait dire aux propriétaires de ces marchandises : Je ne vous dois rien ; mon navire est perdu, et par cette perte, je suis dégagé de toute obligation envers vous. Aujourd'hui, il ne peut plus se servir de cette exception, puisqu'il ne saurait trouver, dans la perte *seule* de son navire, son moyen de libération; mais il peut toujours dire aux propriétaires des marchandises vendues : Je déclare user du bénéfice de la loi, pour me libérer envers vous, et je vous abandonne mon navire et le fret qu'il a pu faire.

Vendre des marchandises, en cours de voyage, pour les besoins du navire, est, sans contredit, un *fait* de la part du capitaine, comme emprunter à la grosse, prendre lettre de change, etc. : c'est bien un acte de la volonté de ce dernier, comme tous les autres actes qui constituent les *faits* du capitaine, dont les propriétaires sont responsables, et dont ils peuvent se libérer par l'abandon du navire et du fret.

Le nouveau Code de commerce ne considérant plus la vente des marchandises en cours de voyage, comme une espèce de prêt à la grosse aventure fait au navire, il y aurait eu une espèce d'injustice à ce que l'armateur se fût libéré par la seule perte

de ce bâtiment, de la même manière que pour un emprunt fait à la grosse, qui périt avec le navire.

Par exemple, si le bâtiment, avant de se perdre, a gagné 40,000f de fret, et que le capitaine n'ait vendu que pour 10,000f de marchandises, il ne serait pas équitable alors que l'armateur gardât le montant du fret, sans payer la valeur des marchandises, dont la vente n'est plus une espèce de prêt à la grosse fait au navire, mais un emprunt ordinaire. Il faut encore qu'il abandonne le fret et le navire, s'il veut se libérer. Maintenant, ce n'est pas la perte, c'est l'abandon du navire et du fret qui dégage les propriétaires.

Au reste, le nouveau Code ne dit point qu'il soit dérogé, par l'art. 298, qui est un cas particulier, à l'art. 216, qui est le cas général, et qui laisse toujours aux propriétaires la faculté d'abandonner navire et fret, pour se libérer des engagemens contractés par leur capitaine.

Sitôt que la vente de marchandises, pendant le cours du voyage, est nécessairement au nombre des *faits* du capitaine, dans le sens des lois romaines, et suivant l'interprétation des jurisconsultes; sitôt qu'il n'y a plus de doute sur ce que l'on doit entendre par le mot *faits* du capitaine, qui comprend les emprunts, les ventes, comme les délits et quasi-délits, le législateur n'a pas pu, sur l'art. 298, établir une dérogation à ce qu'il avait si clairement fixé dans l'art. 216. Une disposition dérogatoire à un texte formel ne s'établit ni

sur des opinions d'auteurs, combattues par eux-mêmes et par d'autres, ni sur des inductions plus ou moins éloignées, tirées de textes étrangers à la question. Ces opinions tombent d'elles-mêmes, du moment qu'elles ne sont fondées que sur un texte qui se concilie facilement avec la disposition générale de l'art. 216. Enfin, là où la loi est générale, claire et formelle, il n'existe plus de doute, et l'on ne peut plus hésiter à l'appliquer.

Maintenant, disons donc que le capitaine, soit par emprunt, soit par vente de marchandises, soit par délit ou quasi-délit, n'a que le pouvoir d'engager le navire et le fret, sans qu'il lui soit possible de compromettre la fortune de terre de ses armateurs. Ceux-ci se dégagent de toutes les obligations contractées par le maître, en cours de voyage, par l'abandon du navire et du fret.

Les propriétaires ne confient à leur capitaine qu'une valeur à gérer, celle de leur navire. Autoriser le capitaine à les endetter au-delà de la valeur de la chose qui lui est confiée, ce serait mettre la fortune des armateurs à la merci d'un agent purement spécial.

Les entreprises d'armement seraient trop dangereuses, s'il fallait de toute nécessité donner un pareil pouvoir à un capitaine;...... souvent à un capitaine qui peut n'être pas du choix des armateurs; car on sait qu'en cours de voyage, et en certains cas, le capitaine peut déléguer ses pouvoirs à un autre, ou un inconnu être choisi par le

magistrat, en remplacement de celui que les armateurs ont commis....

Si le capitaine réunit non seulement les fonctions de naviculaire et de maître, c'est-à-dire d'administrateur du navire, mais encore celle de géreur de la cargaison, le propriétaire ne serait pas libéré par l'abandon de son navire et du fret. Ici, il est tenu des faits du capitaine à qui il a déféré une semblable gestion, non seulement jusqu'à la valeur du navire et du fret, mais encore jusqu'à la valeur des marchandises confiées à ses soins, et des retraits qui en proviennent. On se trouve alors, à certains égards, dans le cas de l'action institoire, en vertu de laquelle le commettant est obligé envers le tiers qui a contracté avec le préposé, pourvu que ce soit pour un objet concernant la gestion déférée ; et le commissionnaire acquiert, pour ses avances et fournitures, un privilége sur la chose acquise ou conservée par le moyen de ses avances. — (*Voyez Emérigon, Contrat à la grosse, ch.* 4, *sect.* 11, *p.* 455. *L.* 30, *ff de procurat. Pothier, du mandat, n*os. 59 *et* 86, *etc.*)

« Il suit de ce principe, dit Emérigon, que si les » armateurs refusent de remplir les engagemens » contractés par leur capitaine-géreur, ils doivent » abandonner le navire et la cargaison, tant d'entrée que de sortie, ou du moins en tenir compte » (car la formalité du délaissement n'ayant pas » été prescrite à ce sujet, elle n'est pas de rigueur). » Il suffit qu'ils n'aient pas profité des engage-

» mens de leur capitaine, et que leur fortune de
» terre n'en soit pas devenue plus opulente. Cela
» est relatif à la disposition du droit romain. LL. 10
» et 17, ff *de inst. actione.* — Lorsque je parle du
» cas où les propriétaires abandonnent le navire
» et le fret, je considère le capitaine comme sim-
» ple *maître*, et non comme préposé à la marchan-
» dise. Cette dernière qualité modifie la disposition
» de l'Ordonnance. »

Mais si le capitaine était expédié pour un pays quelconque, afin d'y faire, pour ses armateurs, des opérations de commerce, et de s'y livrer à des spéculations qui lui auraient été spécifiées avant le départ, alors ses armateurs seraient responsables indéfiniment de tous ses faits et de toutes les obligations qu'il aurait contractées, en raison de cette mission particulière. Ils ne seraient plus reçus à faire abandon du navire et du fret, pour éviter les poursuites et le recours vers eux, parce que, dans ce cas, leur capitaine n'aurait point agi comme simple capitaine, simple conducteur de navire, ni comme simple géreur de la cargaison, mais bien comme un préposé chargé de faire telles opérations de commerce. Son mandat n'étant plus circonscrit dans les limites de la navigation, tous ses engagemens tombent sous l'empire du droit commun.

Le propriétaire, au surplus, répond, non seulement des faits du capitaine choisi par lui-même, mais encore des faits de celui qui, pendant le

voyage, a été subrogé capitaine : *magistrum accipimus, non solùm quem exercitor præposuit, sed et eum quem magister.* Le tiers, qui est de bonne foi, ne doit pas souffrir du droit de celui qui commande. D'ailleurs, la célérité des opérations maritimes, leur éloignement les unes des autres, sont autant d'obstacles qui empêchent le tiers de vérifier si celui qui commande actuellement le navire a réellement le droit de commander.

La même décision doit avoir lieu, quand même il aurait été expressément convenu, entre l'armateur et le capitaine, que ce dernier ne pourrait se faire remplacer. *L.* 1, § 5, *ff de exercitoriâ act.* Et cela comme dit cette loi, *propter utilitatem navigantium.* (*Kuricke, quest.* 15, *p.* 868; *Targa, cap.* 12, *n°.* 25.) On ne doit point s'arrêter aux distinctions faites par Casa Regis, *Disc.* 71, *n°.* 17, *et Disc.* 115, parce qu'encore une fois, les tiers ne connaissent que celui qui est en possession du commandement. Il est presque impossible qu'ils soient instruits de l'existence de la clause prohibitive. — C'est aussi ce que décide Ulpien, d'après l'avis de Julien, sur la loi citée. Ulpien ajoute : *Dicendum tamen erit eo usquè pro ducendum esse utilitatem navigantium.*

Mais, dans le cas où le capitaine en subrogerait un autre sans nécessité, et sans l'aveu des propriétaires, le capitaine répondrait des *faits* du *subrogé* envers les armateurs. — (*Voyez Kuricke, ibid.; Targa, ibid.; Roccus, de navib., not.* 3 *et* 4).

Les faits du capitaine comprennent ses fautes

et ses prévarications; mais toujours et seulement pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition, et à l'administration de la cargaison, s'il en est chargé. La responsabilité du propriétaire n'est que civile, c'est-à-dire, qu'elle se réduit à payer l'indemnité du dommage causé par le fait du capitaine. Si le fait du capitaine est un crime ou un délit, les poursuites criminelles ne peuvent être dirigées que contre lui-même, à moins que le propriétaire n'en fût complice.

Mais le propriétaire serait-il responsable de l'engagement pris par son capitaine, dans un connaissement, de porter en France une marchandise prohibée, sans en faire mention dans son manifeste, si, à son arrivée, le capitaine ne représentait pas cette marchandise aux chargeurs ou consignataires ?

D'abord, un pareil traité est illicite, puisqu'il est contraire aux lois du royaume et aux intérêts de l'industrie française. Il résulte bien de l'art. 216 que le propriétaire doit répondre des actions du capitaine, en ce qui concerne le navire et l'expédition; mais il ne s'ensuit pas que cette responsabilité doive s'étendre aux engagemens que les lois interdisent, et encore moins au cas où ce serait le fraudeur, ou son complice, qui voudrait faire supporter au propriétaire du navire une perte qu'il ne devait imputer qu'à sa propre faute. S'il est important, pour le commerce, que le bâtiment réponde des faits du capitaine, il ne l'est pas moins

que le propriétaire du navire ne soit pas tenu des actes illicites faits par les négocians chargeurs.

Lorsqu'on contracte au mépris des prohibitions des lois, elles doivent être sans force pour faire exécuter les accords consentis. En se plaçant hors des lois, les chargeurs se sont fiés au capitaine, mais ils n'ont pu compter sur la garantie du bâtiment; garantie que les lois ne donnent qu'à ceux qui se soumettent à leurs dispositions.

Ainsi, dans ce cas, les chargeurs ne peuvent avoir d'action que contre le capitaine, à la foi duquel ils se sont exposés.

Jugé de la sorte, par arrêt de la Cour royale d'Aix, du 30 décembre 1819, sur un appel du tribunal de commerce de Marseille.

Il en est de même des obligations et engagemens que le capitaine n'a pas le droit de contracter sans l'aveu des propriétaires, relativement aux art. 223, 232 et 321. Dans tous ces cas, les propriétaires ne sont nullement obligés par le fait du capitaine, ceux qui ont contracté avec lui seul devant s'imputer leur défaut de prévoyance. — (*Voyez ci-après les sect.* 3 *et* 12 *du tit.* 4, *et la sect.* 11 *du tit.* 9).

Au reste, si le navire appartient à plusieurs, tous les propriétaires sont tenus solidairement des faits du capitaine : *Si plures navem exerceant, cum quolibet eorum in solidum agi potest. L.* 1, § 25, *ff de exercitoriâ act.; Kuricke, quest.* 20, *fol.* 875. Mais il ne faut pas perdre de vue que la responsa-

bilité des propriétaires n'a jamais lieu que pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition, et pour l'administration de la cargaison, si le capitaine en a été chargé.

Le créancier peut s'adresser au capitaine ou au propriétaire, à son choix, comme chez les Romains; mais nous ne connaissons point, dans la pratique, l'usage des *actions obliques* établies par le droit romain. Ceux qui ont contracté avec le capitaine peuvent, ou s'en prendre directement au propriétaire, ou attaquer le capitaine, ou actionner le capitaine et le propriétaire en même tems. Si l'on fait condamner le capitaine seul, il n'y a plus qu'à faire déclarer exécutoire, contre le propriétaire, le jugement qu'on a obtenu contre le capitaine; car, le propriétaire étant sur les lieux, ou étant représenté par un correspondant, c'est contre lui seul que la condamnation doit s'exécuter, le capitaine, qui n'a contracté qu'en nom qualifié, n'étant pas obligé personnellement. Si dans l'usage, le créancier s'adresse à lui, c'est pour lui faire reconnaître la dette, et pour éviter l'exception du propriétaire, qui ne manquerait pas de demander qu'il fût mis en cause pour avouer ou contester.

Il n'y a d'action directe, et de condamnation exécutoire contre le capitaine, que lorsque l'engagement lui est propre et personnel, observe Valin, *loco citato*, comme pour l'obliger à remplir ses connaissemens, à répondre de ses faits et de

ses fautes et délits; tous autres jugemens rendus contre lui ne peuvent être exécutoires contre lui, que comme représentant le propriétaire.

Il faut donc écarter ici la doctrine de Loccenius et de Vinnius, qui, en convenant que le créancier peut s'adresser au capitaine ou au propriétaire, à son choix, ajoutent que, s'il a attaqué l'un, il ne peut plus inquiéter l'autre; cela ne roule que sur les vaines subtilités du droit romain, par rapport aux actions.

Jusqu'ici nous ne nous sommes occupé que de l'application *seule* de l'art. 216 du Code de commerce; mais nous devons aller plus loin, et examiner l'application simultanée, et de cet art. 216, et des art. 369, 372 et 385 du même Code.

L'art. 216, comme nous l'avons vu, autorise le propriétaire à faire abandon du navire et du fret, pour les *faits* du maître.

Les art. 369, 372 et 385, autorisent le propriétaire à faire, aux assureurs, le délaissement des objets assurés, dans les cas prévus.

Maintenant, le propriétaire qui a fait le délaissement de son navire et du fret aux assureurs, qui l'ont accepté, peut-il ensuite faire l'abandon du même navire et du fret, aux chargeurs de la marchandise?

Pour résoudre cette question importante, il faut distinguer la nature et les effets du délaissement, et la nature et les effets de l'abandon.

Par le délaissement (*art.* 385), la propriété des

objets assurés est acquise aux assureurs, qui s'en partagent le produit, au marc le franc des sommes qu'ils ont assurées, soit que par le fait il y ait perte, ou bénéfice.

L'art. 216 n'attache point un pareil effet à l'abandon qu'il autorise; c'est une simple déclaration du propriétaire du navire, de ne prétendre rien à cette propriété; c'est un simple renvoi du chargeur, à l'effet qu'il se pourvoie pour se faire payer contre les choses seulement, et non contre la personne du propriétaire, dont l'obligation, suivant l'expression d'Émerigon, est plus *réelle* que *personnelle.*

Mais, à la différence de l'assureur, le chargeur n'est pas rendu propriétaire du navire. Il ne peut que se faire payer sur le navire, jusqu'à concurrence de ce qui lui est dû, sans pouvoir jamais faire de bénéfice de l'abandon. Il y a, en un mot, entre l'assureur et le chargeur, la différence qu'il y a entre le propriétaire et le créancier privilégié ou hypothécaire. L'abandon n'est qu'une renonciation à la propriété de la chose, pour n'être pas tenu des dettes qui la grèvent, et non pour en transmettre la propriété à d'autres. C'est un abandon du même genre que celui de l'héritier qui renonce à sa succession pour n'être pas tenu d'en payer les charges (*art.* 784 *à* 802 *du Code civil*); abandon qui ne rend pas les créanciers propriétaires; du même genre que celui du tiers détenteur, acquéreur d'un immeuble hypothéqué, qui

peut délaisser cet immeuble pour n'être pas tenu de répondre aux créanciers hypothécaires (*article* 2168); du même genre enfin que celui du débiteur qui fait cession (*art.* 1269).

Le délaissement fait aux assureurs est bien différent. C'est un véritable transport de la chose, dont ils doivent payer le prix; transport qui les rend propriétaires de cette chose, qui les soumet à toutes les charges qui résultent de cette propriété, s'ils ne préfèrent l'abandonner à leur tour.

Cette distinction répond à toutes les objections que l'on pourrait faire. Toutes objections se résolvent par la différente nature du délaissement et de l'abandon, dont l'un rend propriétaire, et l'autre simplement créancier de la chose. Par le délaissement fait aux assureurs, qui deviennent propriétaires, ils demeurent chargés des dettes qui grèvent la chose, et qui sont inhérentes à cette chose, tandis que, relativement aux créanciers, l'abandon n'a pas d'autre effet que de dire que le propriétaire ancien de la chose n'y prétend plus rien, et que ces créanciers doivent aller la chercher entre les mains des individus quelconques qui la détiennent, pour être payés sur cette chose.

De là, il suit que l'armateur peut, par l'abandon, renvoyer les chargeurs vers les assureurs, devenus propriétaires du navire et du fret, par le délaissement, et faire ainsi, et tout à la fois, abandon et délaissement. Ce délaissement n'est pas pour cela partiel; car, obligé de leur délaisser

toute la chose, qui est le navire avec son fret, le propriétaire assuré n'est pas pour cela obligé de l'affranchir des dettes dont elle est grevée, et qui sont les *faits* du capitaine, administrateur de cette chose. Ces dettes sont une charge naturelle de la chose, qui en diminue la valeur, et qui n'empêche pas que sa transmission, sous cette charge, ne soit intégrale.

Cette proposition souffre encore moins de difficulté, lorsque les assureurs sur le navire ont garanti les *faits* même du capitaine, c'est-à-dire la *baratterie de patron;* clause qui se trouve presque dans toutes les polices d'assurance.

Le créancier chargeur, renvoyé ainsi par l'abandon vers l'assureur sur corps, à qui le délaissement du navire a été fait, est préférable sur ce navire et le fret, à l'assureur, par la raison que celui-ci n'ayant pas plus de droit que le propriétaire du navire, ne peut rien prétendre sur le *navire et le fret*, qu'après que le propriétaire de la marchandise a été totalement indemnisé; et si le propriétaire du navire n'a pas fait l'abandon du navire et du fret, son assureur sera obligé de le faire, à défaut de paiement effectif, comme étant des objets spécialement affectés par la loi à l'indemnité du marchand chargeur. C'est ce qui résulte de l'opinion de Valin, sur l'art. 4, tit. 7, des avaries; d'où il suit que les assureurs sur le corps peuvent, comme le propriétaire même, ainsi que l'enseigne Valin, s'affranchir à leur tour de toute

responsabilité, en abandonnant le navire et le fret, ou en d'autres termes, renvoyer les chargeurs ou assureurs sur chargement, qui sont à leurs droits, se pourvoir contre le navire et le fret.

Mais le propriétaire qui fait abandon du navire et du fret, au chargeur ou à l'assureur sur chargement, est-il obligé, dans le cas où nous raisonnons, de faire en même tems abandon du produit de l'assurance? Ne doit-il pas également l'exiger de l'assureur?

Ce qui pourrait opérer, au premier aspect, du doute à cet égard, c'est qu'il est de principe que l'abandon ne peut accroître la fortune de terre du propriétaire du navire.

Valin, à l'endroit cité, décide la question.

« Quant au propriétaire du navire assuré, dit ce » célèbre commentateur, qui a été obligé d'aban- » donner le navire et le fret, pour se dispenser de » répondre en plein des faits du maître, quoique, » dans l'hypothèse, son assureur ne profite pas du » navire, il n'est pas moins en droit de lui deman- » der le paiement de la somme assurée sur le na- » vire. » Il est vrai que Valin ajoute : « C'est la » suite de l'engagement qu'a contracté l'assureur, » en prenant pour son compte la baratterie de pa- » tron. »

Indépendamment de cette circonstance, le produit de l'assurance est le prix de la prime que le propriétaire du navire a payée pour l'assurer. Cette prime n'est point affectée à la garantie des dettes et

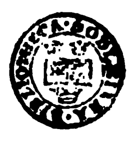
obligations contractées par le capitaine ; la loi n'y affecte expressément que le navire et le fret. Le Code de commerce n'accorde d'*affectation* aux chargeurs que sur le navire et le fret : par conséquent, ils n'en ont aucunes sur les assurances.

En général, le navire n'est point représenté par l'assurance, qui, après la perte du navire, devient un droit existant par lui-même, qui produit une action directe-personnelle en faveur de l'assuré.

Tous ces principes, d'ailleurs, sont d'accord avec l'équité et les intérêts bien entendus du commerce.

Sans cette règle, en effet, les assurances sur corps deviendraient illusoires pour le propriétaire, puisqu'il n'aurait pas le moyen, même en stipulant la garantie de la *baratterie de patron*, ce qui est l'usage général, de se mettre à l'abri de toute autre perte que celle de la prime ; ce qui est pourtant et l'objet de l'assurance, et le motif pour lequel la prime est payée.

SECTION II.



De la Responsabilité des propriétaires, relativement aux Navires équipés en guerre.

Nous entendons parler ici des armemens en course. La course, il est vrai, peut être considérée comme une expédition militaire, et sous ce rapport, les règles qui la concernent n'appartiennent pas au Code de commerce; mais la course est aussi une spéculation de commerce, et c'est sous ce point de vue qu'elle est envisagée par l'art. 217 de la loi nouvelle.

« Les propriétaires des navires équipés en guerre, » dit cet article, ne sont toutefois responsables des » délits et déprédations commis en mer par les » gens de guerre qui sont sur leurs navires, ou par » les équipages, que jusqu'à concurrence de la » somme pour laquelle ils auront donné caution, » à moins qu'ils n'en soient participans ou com» plices.»

Deux espèces de vaisseaux marchands peuvent être équipés en guerre, les *corsaires* et les *lettres-de-marque.*

On appelle *corsaire* le vaisseau destiné à l'offensive et à la défensive, armé par des négocians pour courir sus aux vaisseaux ennemis, les capturer et les amener dans un de nos ports ou dans un port ami, afin d'en faire la vente au profit des armateurs, de l'équipage et autres intéressés.

On appelle *lettre-de-marque* le vaisseau chargé de marchandises, pour aller en faire la vente dans un port ami, et armé en même tems en guerre, pour sa propre défense, en cas qu'il soit attaqué par quelque ennemi.

Il n'est jamais permis à un particulier, sans l'autorisation spéciale du gouvernement, de prendre les armes contre l'ennemi, à moins qu'il n'y soit contraint par la nécessité de la défense : *Negat enim jus esse, qui miles non sit, pugnare cum hoste.* — (*Cicéron, de offic., lib.* 1, *cap.* 11).

Il suit de ce principe, reconnu par tous les publicistes (*Grotius, lib.* 3, *cap.* 18, § 1; *Puffendorf, liv.* 8, *ch.* 6, § 18; *Vattel, liv.* 3, *ch.* 14, § 223), il suit, dis-je, que les négocians qui arment en course contre les ennemis, doivent être munis d'une commission authentique de la part du souverain; sans quoi ils seraient dans le cas d'être traités *comme des pirates.* — (*Voyez Hubner, t.* 1er, *part.* 2, *ch.* 3, *sect.* 6; *le chevalier d'Abreu, part.* 1, *ch.* 1, § 11 *et suiv.*)

L'Ordonnance de la marine, art. 1er, titre des prises, dit « qu'aucun ne pourra armer vaisseau » en guerre, sans commission de l'amiral. » Et

en l'art. 4 du même titre, « que les gens courant » la mer sans commission d'aucun prince ni état » souverain, sont déclarés *pirates et forbans.* » — (*Voyez Valin, ibiq., et la déclaration du 1er. février* 1650, *rapportée par ce savant commentateur.*)

Telle est la différence qui se trouve entre les pirates et les armateurs en course, observent tous les publicistes. Les premiers, courant les mers sans commission d'aucun souverain, sont des voleurs et des pillards dignes du dernier supplice; les seconds, courant les mers avec commission d'un prince souverain, et en ennemis déclarés, sont des gens dignes de louange, lorsqu'ils combattent pour la patrie.

Dans le tems d'une guerre maritime, le gouvernement qui tient avec des mains habiles les rênes de l'état, sait utiliser les armemens en course, de manière à en faire une bonne marine auxiliaire. Une foule de capitaines corsaires ont honoré les armes de la France, et les noms des Cassard, des Delaigle, des Duguay-Trouin, etc., sont illustres même chez nos ennemis.

Quoi qu'il en soit, dans les armemens ordinaires, les propriétaires sont tenus indistinctement des faits du capitaine; ils ne peuvent se soustraire à cette responsabilité que par l'abandon du navire et du fret.

Dans les armemens en guerre, au contraire, ils ne sont responsables de ces mêmes faits, des délits et déprédations commis en mer par les gens de

guerre ou par l'équipage, que jusqu'à concurrence de la somme pour laquelle ils auront donné caution. Cette exception, pour ce cas, est sensible et juste : c'est parce que, dans ces sortes de circonstances, il est beaucoup plus facile à l'équipage de commettre des actes de violence, et beaucoup plus difficile aux propriétaires de les prévenir et de les prévoir, et que d'ailleurs on est obligé d'apporter moins de soins dans le choix de l'équipage.

La caution dont parle l'art. 217 du Code de commerce était de 15,000f, d'après l'Ordonnance de la marine, titre des prises, art. 2. Par la loi du 21 thermidor an 3, elle avait été portée à 50,000f; mais par l'art. 20 du réglement sur la course, du 2 prairial an 11, elle a été fixée à 37,000f pour tout bâtiment armé en guerre ou en guerre et marchandises, et dont l'équipage, y compris l'état-major, est de cent cinquante hommes, ou au-dessous.

Si l'état-major et la mestrance, l'équipage et la garnison, comprennent en tout plus de cent cinquante hommes, le cautionnement sera de 74,000f, et dans ce dernier cas, ce cautionnement sera fourni solidairement par l'armateur, deux cautions non intéressées dans l'armement, et par le capitaine, etc....

Tout acte de cautionnement pour armement en course, doit être déposé au bureau de l'inscription maritime du port où l'armement a eu lieu, et enregistré à celui de l'inspection de la marine du chef-lieu de la préfecture maritime.

Cette caution a pour principal objet de donner, dit Valin, une sûreté au public, à l'occasion des abus, malversations ou déprédations qui pourraient être commis par les armateurs en course ou par leurs gens, et sur-tout de garântir aux navires neutres le paiement des dommages-intérêts qui pourraient leur être alloués par suite d'une arrestation illégale, ou d'une dilapidation faite en mer. Elle garantit aussi les droits de l'équipage et ceux de la caisse des invalides de la marine, à raison de ce qui leur revient dans les prises.

Au surplus, pour les autres dispositions concernant les armateurs en course, voyez ledit arrêté, Bulletin des lois n°. 2771.

Les anciennes ordonnances de 1400 et 1517 se contentaient de faire jurer l'armateur, le maître et ses quatre compagnons de quartier, de gouverner le navire *bien et à droit, sans porter dommage à nos sujets, amis, alliés ou bienveillans;* en un mot, de leur caution juratoire de répondre des malversations.

Les ordonnances de 1543 et 1584 avaient même jugé à propos de décharger les armateurs de l'obligation de répondre des délits de leurs gens, à moins qu'il n'y eût preuve qu'ils eussent été présens ou participans aux déprédations, ou qu'ils eussent partagé le profit; auquel cas encore ils étaient quittes pour rendre ce qu'ils en avaient eu, ou la juste valeur.

Une telle jurisprudence était trop contraire aux

ur principal objet de donner,
au public, à l'occasion des
ou déprédations qui pour-
par les armateurs en course
ur-tout de garantir aux na-
ent des dommages-intérêts
alloués par suite d'une ar-
'une dilapidation faite en
les droits de l'équipage et
alides de la marine, à rai-
t dans les prises.
utres dispositions concer-
urse, voyez ledit arrêté,
.
ances de 1400 et 1517 se
er l'armateur, le maître et
e quartier, de gouverner
ans porter dommage à nos
veillans; en un mot, de
répondre des malversa-

3 et 1584 avaient même
r les armateurs de l'obli-
délits de leurs gens, à
e qu'ils eussent été pré-
déprédations, ou qu'ils
; auquel cas encore ils
re ce qu'ils en avaient eu,

e était trop contraire aux

principes du droit naturel et civil, qui veut que tout homme réponde des faits de ses gens, pour pouvoir exister toujours. L'ordonnance du 23 février 1674 assujétit les armateurs à donner à l'avenir bonne et suffisante caution et certificateur, portant soumission de payer les dommages et intérêts et amendes auxquels lesdits armateurs pourraient être condamnés, à l'occasion de leur course.

En voulant remédier à des abus, sans doute intolérables, on tomba dans un excès contraire. Il était aisé de prévoir qu'un cautionnement indéfini ne manquerait pas de rallentir extraordinairement le zèle des armateurs en course. Il fallut bientôt prendre un tempérament nécessaire, et, par l'Ordonnance de la marine, de 1681, on borna le cautionnement à 15,000[l], sans certificateur, comme il avait été réglé trois ans auparavant, le 10 juin 1678, par l'art. 25 du traité de commerce conclu à Nimègue avec les Provinces-Unies: de sorte que l'armateur n'était plus responsable des délits et déprédations des gens de son corsaire, que jusqu'à concurrence de la somme de 15,000[l], à moins qu'il ne fût participant ou complice de ces délits.

Cependant, des dispositions aussi sages furent encore abrogées par les réglemens du 23 juillet 1704, et du 21 octobre 1744, où il est décidé expressément qu'en cas de contravention, par rapport aux vaisseaux des alliés et des neutres, les

armateurs seraient condamnés indistinctement en leurs dommages et intérêts.

Le nouveau Code a mis un terme à ces variations toujours funestes au commerce, sur-tout aux spéculations du genre de celles-ci.

Tout en renouvelant les maximes et les règles de l'Ordonnance de la marine, il donne une sûreté suffisante et équitable contre les abus et les malversations des gens de l'équipage et de guerre, et une juste garantie aux navires neutres, pour leurs dommages-intérêts, en cas de prise illégale. Il mesure la responsabilité du propriétaire, sur les empêchemens possibles qu'il peut apporter aux délits, et cette responsabilité ne s'étend que jusqu'à concurrence du montant de son cautionnement, pourvu cependant, comme le porte la loi nouvelle, qu'il ne soit pas lui-même participant ou complice de ces déprédations.

Nous ne pouvons plus, aujourd'hui, admettre l'opinion de Valin, qui, en conformité des réglemens de 1704 et 1744, voulait que l'armateur en course fût tenu de répondre indéfiniment de tous les dommages-intérêts résultant des délits et déprédations des gens de son corsaire, et des prises irrégulières par eux faites, sans pouvoir s'en défendre, en se tenant à son cautionnement.

Ces deux réglemens sont nécessairement abrogés par celui du 2 prairial an 11 ci-dessus cité, et par le Code de commerce. Le nouveau législateur a senti qu'en laissant peser sur les armateurs des

obligations indéfinies, c'était tout à fait anéantir la course maritime, et nuire par là aux intérêts de l'état, dont la politique est d'affaiblir, par tous les moyens possibles, les forces de l'ennemi.

Ainsi, la responsabilité de l'armateur en course ne peut s'étendre que jusqu'à concurrence du montant de son cautionnement, à moins qu'il ne soit *participant* ou *complice*. C'est aussi le sentiment de M. Laporte, sur l'art. 217 du Code, et de M. Delvincourt, t. 2, p. 233, note 4.e *de ses* Institutes du droit commercial.

S'il était participant ou complice, dans ce cas, il serait tenu, par action civile, solidaire de tous dommages et intérêts en résultant, et il pourrait être poursuivi criminellement, suivant la nature du crime ou délit, pour en subir la juste peine.

Mais, pour réputer l'armateur complice, ce n'est pas assez qu'il ait eu connaissance des déprédations; il ne serait pas même toujours dans le cas d'être poursuivi criminellement, pour en avoir partagé le profit : il faut qu'il soit convaincu d'avoir ordonné ou conseillé le crime ou délit, soit par écrit, soit de vive voix.

Mais par rapport à la restitution, avec dommages et intérêts solidaires, il suffirait qu'il eût sciemment pris sa part des choses pillées et volées, et même qu'il n'en eût pas fait la révélation, sinon aussitôt qu'il en aurait eu connaissance, au moins avant qu'il en fût porté plainte. — (*Voyez d'ailleurs Valin, sur l'art.* 3, *titre des propriétaires*).

Par une décision du Conseil des prises, du 25 septembre 1806, il a été jugé que la caution, en matière de course maritime, ne pouvait invoquer le bénéfice de discussion.

Il n'est sans doute pas de notre sujet d'examiner les dispositions des autres lois qui regardent la course maritime. Outre qu'elles sont du domaine de l'administration publique, et qu'elles tiennent à la politique des nations, elles méritent d'ailleurs d'être l'objet d'un traité particulier. Cependant, nous parlerons de quelques difficultés élevées relativement à la liquidation des prises faites dans la dernière guerre, et qui offrent un intérêt majeur pour les armateurs, les capitaines et les équipages.

L'ancienne législation des prises, consacrée par la déclaration du 24 juin 1778, et la lettre de M. de Castries, du 1er. décembre 1781, et dont l'exécution a été maintenue à cet égard, par la loi du 2 prairial an 11, n'accordait aux capitaines et armateurs en course, savoir : aux premiers, que deux pour cent, et aux armateurs, que deux et demi et trois pour cent.

Dans la dernière guerre, ces deux et trois pour cent ont été généralement portés à cinq pour cent, indépendamment de la commission que perçoivent les correspondans, quand les prises sont conduites dans des ports autres que ceux de l'armement.

Les équipages et les actionnaires ont souscrit à ces conditions, ceux-ci par le prospectus d'arme-

ment, et ceux-là par des actes notariés, dérogeant à toutes les lois contraires.

Ces actes publics sont-ils valables, et la justice peut-elle y avoir égard, la législation ancienne et toujours existante y étant contraire?

Plusieurs tribunaux de commerce ont proscrit ces sortes de conventions, et ont décidé que l'on n'avait pu et qu'on ne pouvait s'écarter des dispositions précises de l'ordonnance du 24 juin 1778. Ils se sont appuyés d'ailleurs de la lettre de M. de Castries, et de plusieurs autres lettres postérieures émanées des bureaux du ministère.

D'abord nous commencerons par écarter ces différentes lettres, qui ne peuvent être considérées que comme des instructions pour les agens de l'autorité dans l'ordre administratif, et nous dirons, avec M. Pardessus, dans une consultation du 16 avril 1820, que nous avons sous les yeux: « Partout où les magistrats ont senti leur indé» pendance et ont voulu l'exercer, les circulaires » ministérielles n'ont jamais été admises. » Cette maxime, qui puise sa sainteté et sa force dans le devoir et la conscience du magistrat, a été convertie en disposition de loi, et elle se trouve consacrée dans l'art. 247 de la loi du 28 avril 1816, concernant les contributions indirectes. En effet, dans l'application des principes de notre droit public et privé, on n'a jamais reconnu de puissance législative aux circulaires des ministres.

D'un autre côté, nous devons faire observer que

la disposition de l'ordonnance, ou réglement de 1778, qui fixe le droit de commission à deux et trois pour cent, est purement énonciative, et ne préjudicie en rien au droit qu'ont tous particuliers de faire entre eux tels arrangemens qu'ils jugent convenables. Elle s'applique seulement au cas où l'on n'a fait aucune convention sur le droit de commission à percevoir : alors on est obligé de prendre pour base le taux prescrit par le réglement ; mais, dans tout autre cas, le législateur n'a pas entendu porter atteinte à la liberté dont les particuliers doivent jouir dans leurs transactions commerciales.

Maintenant, examinons d'abord la difficulté relativement aux *actionnaires* auxquels sont dévolus les deux tiers des prises, concurremment avec l'*armateur*.... Il est incontestable que les conventions tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites (*art.* 1134 *du Code civil*), et elles ne peuvent être révoquées que pour les causes que la loi autorise. Ici, il n'y a point de prohibition à cet égard, dans le réglement de 1778.

Il est incontestable, en second lieu, que les armemens en course sont des sociétés entre les actionnaires et les armateurs. « Les *sociétés* pour la » course, porte l'art. 14, s'il n'y a pas de conven» tion contraire, seront réputées en comman» dite » ; et ensuite l'art. 15 dit : « L'armateur » pourra, par *l'acte de société* ou par les actions, » fixer le capital, etc. »

Les sociétés en commandite, comme les collectives, ne sont point sous l'influence du gouvernement; il n'y a que les sociétés anonymes. (*Art. 37 du Code de commerce*).

On sait qu'il est de l'essence des sociétés de jouir de la plus entière liberté dans les conventions qui doivent les régir. (*Domat, des sociétés, sect.* 1re.) Notre Code ne frappe de nullité que la convention, qui donnerait à l'un des associés la totalité du bénéfice. (*Art.* 1855 *du Code civil*).

C'est bien aussi dans ce sens que le réglement de 1778 a laissé la société pour la course dans le rang des sociétés en commandite; c'est bien aussi dans ce sens qu'il a laissé cette société sous l'empire des dispositions *générales* qu'il prescrit, quand il n'en a point été fait de *spéciales* par l'acte de société. S'il n'y a pas de conventions contraires, dit-il; ce qui suppose, ce qui exprime même formellement qu'entre les *actionnaires* et l'*armateur*, toutes conventions quelconques peuvent modifier les sociétés d'une manière contraire à la déclaration de 1778, et par conséquent dans une disposition accidentelle, telle que celle de la fixation de la commission à deux ou à cinq pour cent.

Ainsi, sitôt que la disposition de la loi n'est qu'énonciative, et qu'elle ne contient aucune prohibition à cet égard; sitôt que la course est une société en commandite; sitôt que cette société est susceptible de toutes les conventions et les modifications légitimes, on a donc pu et on peut donc

augmenter le droit de commission de l'armateur relativement aux actionnaires, et le porter de deux et demi à cinq pour cent, etc.

Mais cette décision ne doit-elle pas être la même entre les équipages et l'armateur? Oui, sans doute.

Cependant, on sait que les équipages sont sous une espèce de protection spéciale dont les investit l'administration de la marine; mais ce n'est qu'une protection de surveillance dont la loi entoure la faiblesse ou l'ignorance par des prohibitions expresses, comme sont la défense de vendre leurs parts de prises, celle de donner procuration à autres qu'à leurs épouses ou parens proches, qui ne peuvent en employer le produit qu'au besoin des épouses ou des enfans des marins; la défense de recevoir leur paiement autre part qu'au bureau des classes du lieu de l'armement, pour qu'ils ne le dissipent pas en cours de voyage; la défense portée par l'arrêt du 27 septembre 1778, en modification de l'art. 25 de la déclaration du 24 juin précédent, de recevoir de trop fortes avances, pour ne pas les exposer à consommer de bonne heure le profit du voyage, et autres défenses de cette nature, etc.

L'intérêt des marins est et doit être sans doute infiniment précieux à l'état; mais il n'y a point de marins, s'il n'y a point d'armateurs, et le gouvernement a envisagé le danger presque certain de ne pas avoir d'armateurs en course, s'il ne leur laissait une entière liberté dans les conventions avec

les équipages. En effet, cette protection de surveillance, qu'exerce l'administration de la marine en faveur des équipages, n'est pas une déclaration d'incapacité à faire telles ou telles conventions avec l'armateur, parce qu'ici la loi n'en a pas prononcé spécialement la nullité. Aucune disposition ne prohibe aux équipages, pas plus qu'aux actionnaires, ni n'annule des conventions librement faites sur le taux de la commission; conventions d'autant plus réfléchies qu'elles leur sont communes avec la totalité des actionnaires et les états-majors des équipages, intéressés comme eux, et bien plus fortement qu'eux, puisque leurs parts sont plus fortes, à ne pas consentir des conventions exorbitantes. Ce sont, d'ailleurs, tous des hommes majeurs d'âge qui connaissent la nature et la force des conventions qu'ils souscrivent, et quand il y en aurait de mineurs parmi eux, ils sont réputés majeurs pour leur commerce. (*Art.* 3 *du Code de commerce*).

Sans entrer dans les distinctions que font tous les auteurs, sur les diverses espèces de lois, sur la manière dont elles obligent, sur le cas où il est permis de déroger à la loi, sur ceux, au contraire, où la contravention emporte nullité des engagemens contractés, sans parler du texte de cette loi du digeste : *Legis virtus nec est imperare, vetare, permittere*, d'où le savant professeur M. Toullier, t. 1, p. 51, 1re. édition, fait dériver sa distinction des lois *préceptives*, *prohibitives* et *permissives*,

on peut dire qu'en général tout se réduit, en dernier résultat, à la loi qui *permet* et à celle qui *défend*, et qu'il n'y a que celle qui *défend* dont la violation emporte nullité. Tout rentre dans ce principe, que toutes les choses qui ne sont pas défendues par la loi naturelle ou par les lois positives, sont permises.

M. Perrin, dans son Traité des nullités, p. 201 et suiv., s'appuyant de l'autorité de Dunod, Serpillon et Merlin, n'attache la nullité qu'aux lois prohibitives. Cette doctrine est établie de même par l'art. 6 de notre Code civil. « On ne peut déro» ger, dit-il, par des conventions particulières, aux » lois qui intéressent l'ordre public et les bonnes » mœurs. » D'où il suit qu'on peut déroger à toutes autres lois que celles qui intéressent ces deux points.

Mais il y a ici quelque chose de très-remarquable; nous trouvons dans le réglement de 1778 des dispositions de toute espèce; des impératives simples (*art.* 16, 17, *etc.*); des impératives avec obligation *pénale* (*art.* 26, 27, 28); des facultatives, *s'il n'y a convention contraire* (*art.* 14, 21, 24, *etc.*); enfin, et sur-tout, des dispositions *prohibitives* assez multipliées (*art.* 24, 25, 29, 30, 32, 33, *etc.*), et des dispositions *démonstratives* ou *énonciatives*, du nombre desquelles est l'art. 20: *la commission ordinaire sera de deux pour cent*, *etc.*

De là une conséquence invincible, c'est qu'il n'est pas entré dans la pensée du législateur de

mettre l'exécution de chaque article de son réglement sous le même degré d'obligation. Par exemple, quand il veut fixer expressément la part de prises de chacun, il dit, dans son art. 33, *il ne pourra être accordé;* mais quand il parle de la commission de l'armateur, il ne se sert plus de cette expression *décisive* et *prohibitive;* il dit seulement, *la commission ordinaire sera de deux pour cent, etc.;* ce qui peut en supposer une plus forte.

Maintenant, disons-le avec Domat, Lois civiles, p. 24, les lois qui permettent toutes sortes de conventions, s'interprètent avec toute l'étendue qu'on peut leur donner; tandis que celles qui défendent ou qui dérogent au droit commun, doivent se restreindre aux cas qu'elles règlent. Or, l'art. 20 du Réglement de 1778 ne défend pas, il n'est qu'énonciatif relativement à la commission de l'armateur: donc elle peut être portée à un taux plus élevé, en vertu de convention particulière.

On pourrait encore tirer des dispositions des art. 32 et 33 du titre des prises de l'Ordonnance de la marine, la conséquence que les conventions faites pour la course, pour cette espèce de société entre l'armateur et l'équipage, sont libres, et susceptibles de stipulations plus ou moins élevées.

Mais nous nous bornerons à citer un jugement du tribunal civil de la Loire-Inférieure, rendu le 21 pluviôse an 8, *sur l'appel d'un jugement* du tribunal de commerce de Nantes, entre le commissaire principal de la marine et les armateurs du

corsaire *le Chéri*. Ce jugement, prononçant sur les commissions des armateurs, tant par rapport aux *actionnaires* que par rapport aux *équipages*, décide qu'elles doivent être allouées telles qu'elles ont été stipulées, par les motifs

« Qu'un édit du mois d'août 1743, art. 3 (*voyez* » *Valin, liv. 3, tit. 9, art. 32 de l'Ordonnance de* » 1681), veut que le produit des prises soit par- » tagé entre les équipages et les actionnaires, *con-* » *formément aux conditions de leur société;*

» Que l'art. 20 de la déclaration du 24 juin 1778 » n'a limité la commission ordinaire à un taux dé- » terminé, que pour le cas où elle n'a pas été con- » venue entre les parties;

» Que les art. 14, 21, 22, 23 et 24 consacrent » la liberté de faire telles dispositions qu'il convient » aux parties; qu'il ne peut, en effet, exister au- » cun motif légitime d'interdire aux armateurs, » actionnaires et *marins*, de faire, sur la commis- » sion des armateurs, telles conventions qu'il leur » plaira. »

Ce jugement a sans doute été regardé, au Ministère et au Conseil d'état, comme entièrement conforme aux véritables principes, aux principes d'une éternelle justice, puisqu'il n'a point été déféré à la Cour de cassation, et que, d'un autre côté, il n'a point servi de motif au gouvernement de restreindre, par son décret postérieur du 2 prairial an 11, les commissions et autres stipulations entre les armateurs et les équipages.

Au contraire, on trouve dans l'art. 7 de ce décret, les mêmes dispositions non prohibitives que dans l'art. 20 du réglement de 1778, et avec cette même expression, le droit de commission *ordinaire;* ce qui, comme nous l'avons déjà dit, suppose et laisse subsister le droit de stipuler une commission conventionnelle plus forte que la commission légalement fixée.

Ainsi, on ne peut donc pas douter que le législateur n'ait *entendu* laisser entièrement *libres* les conventions entre les armateurs et les équipages, comme entre les armateurs et les *actionnaires*, et il faut par conséquent admettre que la commission des armateurs doit être portée au taux fixé par les stipulations faites entre les parties.

Cette commission doit être fixée sans réduction; elle est indépendante de celle, par exemple, qui serait due au commissionnaire pour la vente d'une prise introduite dans un autre port que celui de l'armement. Tous les jours il arrive que des accidens multiplient les commissions dans les affaires commerciales; et ici la consignation de la prise devient forcée; il faut absolument un consignataire domicilié, et qui, à raison de ses connaissances locales, est à lieu de procurer une vente plus facile, plus prompte, moins coûteuse, et par conséquent plus avantageuse.

S'il en était autrement, il pourrait en résulter un grand danger; car l'armateur ordonnerait à son capitaine d'envoyer toujours ses prises au lieu de

l'armement ; ce qui les exposerait nécessairement à être capturées dans un trajet lointain et périlleux, et les équipages à être faits prisonniers.

Cette commission doit encore être indépendante de celle due pour la négociation des traites résultant du produit de la vente des prises faites dans le port de l'armement.

Sitôt que l'art. 50 de l'ordonnance de 1778 permet de vendre *en lettres de change acceptées à deux mois d'échéance au plus tard*, si l'on ne peut vendre au comptant, il suit de là nécessairement que la commission pour la négociation de ces traites est due à l'armateur, qui perdrait ses frais de correspondance et de recouvrement ; ce qui n'est pas proposable, ce qui est hors de tout usage. Mais l'armateur, dans ce cas, supporte lui-même les frais au prorata de son intérêt.

Cette commission doit également être indépendante des frais et honoraires des avoués et avocats payés pour le jugement des prises.

Dans la société en commandite, et les armemens en course sont de cette nature, l'armateur est le gérant ; il est également et conventionnellement le procurateur de ses associés. Les honoraires des personnes qu'il a employées pour la défense des intérêts de tous, et pour faire déclarer de bonne prise le navire capturé, ne peuvent jamais lui être refusés. C'est ici l'application formelle de l'art. 1999 du Code civil, qui oblige le mandant à payer à son mandataire, outre le salaire promis et

stipulé, les avances et frais que celui-ci a faits pour l'exécution du mandat; et ce serait méconnaître le texte précis de la loi, que de prétendre qu'il n'est dû aucun remboursement de frais et avances à l'armateur, sous prétexte qu'on lui alloue un salaire sous le nom de commission.

Au reste, dans ces sortes d'affaires, on ne saurait se dissimuler que les frais sont ordinairement assez considérables, pour parvenir à la condamnation d'une prise. Ces frais sont aussi supportés concurremment par l'armateur, au prorata de son intérêt.

Il existe, il est vrai, un arrêté du Conseil des prises, en date du 8 juin 1808, notifié par M. le procureur général aux tribunaux de commerce, par sa circulaire du 20 août suivant, dont on a pu et dont on pourrait abuser, et qui porte « *qu'à » l'instar de ce qui se pratique à la Cour de cassa- » tion*, il ne serait alloué en taxe que les débour- » sés des avocats, tels que les frais de traduction » de pièces, droit de timbre, d'enregistrement et » autres semblables, les honoraires des avocats » étant laissés à la charge des propriétaires et ar- » mateurs qui leur confient leurs intérêts. »

Si cet arrêté avait entendu décider qu'en matière de prises, les honoraires des avocats resteraient à la charge de l'armateur du corsaire seul, sans être supportés proportionnellement par les actionnaires et les équipages, il y aurait incompétence et nullité de la part du Conseil des prises,

par un motif puissant; c'est que par le Code civil, art. 5, il est défendu aux juges de prononcer, par voie de disposition *générale et réglementaire*, sur les causes qui leur sont soumises. A plus forte raison était-il défendu au Conseil des prises de prescrire à d'autres tribunaux d'accueillir ou de rejeter telle ou telle dépense.

Mais il n'est pas possible que le Conseil des prises l'ait entendu ainsi, puisqu'il déclare statuer à *l'instar de ce qui se pratique à la Cour de cassation.* Or, la Cour de cassation statue que la partie qui succombe ne supporte que les frais et déboursés *taxés* de la partie gagnante; mais jamais la Cour de cassation, ni aucun tribunal, n'ont statué, ni entendu statuer que la partie, soit gagnante, soit perdante, ne paierait pas les honoraires des avocats et défenseurs qu'elle a employés.

Et si cette partie n'a pas agi en son nom seul, mais au nom d'une société qu'elle avait *légalement* et *conventionnellement* qualité pour défendre, il n'est aucun tribunal qui ait statué que cette partie n'aura, vers ses associés ou vers ceux qui l'ont commise, que le remboursement des frais taxés, et qu'elle perdra les honoraires d'avocats et autres défenseurs qu'elle aurait employés. Il y aurait, dans de pareilles décisions, violation manifeste des principes relatifs à la société et au mandat.

Pareille décision ne pourrait se soutenir qu'autant qu'il y aurait prévarication et supposition de faux déboursés de la part de l'armateur.

Mais il n'en serait pas ainsi, il ne faudrait pas le décider de cette manière, relativement aux *frais de voyage*, et la commission de l'armateur ne peut être considérée comme indépendante de ces frais. En effet, les frais de voyage sont nécessairement entrés en considération, lors de la convention qui a élevé cette commission de deux pour cent à un taux plus considérable. Il est stipulé même, dans presque toutes les conventions de ce genre, que la commission est fixée à cinq pour cent, *vu les peines extraordinaires, les embarras et les voyages indispensables d'une semblable expédition, etc.*

Enfin, quant à la commission accordée au capitaine, pour lui tenir lieu du *coffre* du capitaine capturé, il faut distinguer les armemens faits sous l'empire du réglement de 1778, et les armemens qui ont eu ou auront lieu sous le régime de l'arrêté du 7 floréal an 9, et du réglement du 2 prairial an 11.

C'était un très-ancien usage, que le capitaine capteur, indépendamment de ses parts de prises, retenait à son profit particulier, sous le nom de *coffre* du capitaine capturé, non seulement ce que contenait ce coffre, en habillemens, linge, effets, bijoux, argent, mais tout ce qu'il y avait sur le navire de pacotille, et autres objets appartenant au capitaine pris.

Cet usage est reconnu et abonné par l'art. 15 d'une déclaration du roi, du 25 novembre 1693 qui porte que le coffre du capitaine pris sera por

et gardé à bord du vaisseau preneur, pour être ouvert à l'arrivée par l'armateur, en présence des officiers de l'amirauté, lequel devait le rendre ensuite au capitaine, s'il n'excédait pas cinq cents écus, ou, s'il excédait cette somme, l'armateur la lui donnait, et l'excédant rentrait à la masse de la valeur de la prise. (*Voyez Code des prises, édition de* 1784*;* 1re*. part.*, *p.* 151, *et dans Valin, à la suite de l'art.* 2, *titre des prises.*)

Dans la funeste guerre de 1756 à 1763, la course maritime devenant tous les jours plus dangereuse et demandant de plus forts capitaux, les capitaines exigèrent, outre les cinq cents écus, ou 1,500f, pour le coffre du capitaine capturé, que l'armateur leur donnât une *somme*, s'ils étaient faits prisonniers, et en outre deux et demi pour cent sur les prises qu'ils feraient. — (*Voyez Valin, sur l'art.* 32, *titre des prises.*)

Mais dans la guerre de 1778, il ne fut plus question de délivrer en nature, aux capitaines de corsaires, le coffre du capitaine pris, ni les 1,500f de la déclaration du 25 novembre 1693; mais il fut énoncé, dans la déclaration du 24 juin 1778, la disposition qui suit, art. 29 :

« Le coffre du capitaine pris, ni les pacotilles
» ou marchandises qui pourraient lui appartenir,
» dans quelqu'endroit du bâtiment qu'elles soient
» chargées, ne pourront, dans aucun cas, être
» distribuées au capitaine du corsaire qui aura fait
» la prise. Permettons toutefois à l'armateur de

» stipuler, en faveur dudit capitaine, et pour lui » tenir lieu de dédommagement, une somme pro» portionnée à la valeur de la prise, et seulement » lorsqu'elle arrivera à bon port. »

Il n'y a donc plus ni coffre, ni pacotille, ni marchandises, ni 1,500f, mais une *permission indéfinie* à l'armateur de fixer, en faveur du capitaine, *une somme proportionnée*, pour lui tenir lieu de dédommagement.

Ainsi, sous l'empire de ce réglement, il a pu être fait à cet égard, avec le capitaine, telle convention possible, soit de deux, soit de trois, soit de quatre, soit de cinq pour cent, et l'on ne peut, sous aucun prétexte, s'écarter de cette stipulation, formellement autorisée par la loi.

Il n'y a pas de doute que cette commission conventionnelle ne doive être prise sur le produit *brut* des prises : c'est l'esprit de l'art. 20 de la déclaration de 1778, le seul qui parle de commission, et qui ne s'entend pas autrement.

Le droit de commission, en général, se prend sur le montant brut des recettes, et non pas sur le produit *net*, ou reliquat d'un compte ou d'une expédition. Ce point est d'un usage universel en commerce. — (*Voyez d'ailleurs M. Pardessus*, *t.* 1, *p.* 585.)

Cependant, tout ceci ne doit s'exécuter que relativement aux armemens qui ont eu lieu, comme nous venons de le dire, sous l'empire de l'ordonnance du 24 juin 1778. Il en est autrement des

armemens faits depuis le régime des décrets des 17 floréal an 9 et 2 prairial an 11.

L'art. 9 du premier porte que les commissions et gratifications des capitaines capteurs ne pourront, dans aucun cas, excéder les deux pour cent fixés par la déclaration du 24 juin 1778, et supporteront la retenue prescrite au profit de la caisse des invalides, etc.

L'art. 93 du second porte que ces commissions ne pourront excéder deux pour cent du montant *net* de la liquidation particulière de chaque prise.

Ces dispositions ne sont plus énonciatives; elles sont expresses et prohibitives : elles ne peuvent donc souffrir aucune modification de la part des armateurs et des capitaines. Il n'y a de différence entre elles, que l'une, la première, fixe les deux pour cent suivant le mode de perception de l'ordonnance de 1778; par conséquent, ces deux pour cent peuvent être encore prélevés sur le produit *brut* des prises faites sous la force du décret du 17 floréal an 9, tandis que l'autre réduit le prélèvement sur le produit *net* de la liquidation particulière de chaque prise.

Au reste, il faut faire remarquer cependant que les droits du gouvernement ne peuvent jamais souffrir des arrangemens ni conventions faits entre l'armateur, le capitaine, les actionnaires et les équipages. Ces droits sont indépendans de toutes transactions particulières; ils doivent toujours être intacts et perçus suivant le taux fixé par la loi.

SECTION III.

De la faculté de congédier le Capitaine.

D'après l'art. 218 du Code de commerce, le propriétaire peut congédier le capitaine, et même sans indemnité, s'il n'y a convention par écrit.

L'art. 14 de la Hanse-Teutonique donnait au propriétaire la même faculté contre le capitaine; néanmoins, il ne pouvait en user que pour *cause légitime.* « Les bourgeois, dit cet article, pourront » chasser et casser le maître, *avec sujet et pour » cause légitime*, en lui payant sa part du navire » au prix qu'il l'aura acheté. » Le motif de cette disposition, *avec sujet et pour cause légitime*, c'est qu'il était d'usage, comme nous l'avons fait observer ci-dessus, à la sect. 12 du tit. 2, de n'établir pour maître qu'un des propriétaires du navire, qui ne pouvait être révoqué par ses copropriétaires, ni destitué, qu'en cas d'abus ou de malversations.

L'Ordonnance de la marine, de 1681, conserva, dans son art. 4, titre des propriétaires, la permission à ceux-ci de congédier le capitaine; mais elle ne leur imposa point cette condition *avec sujet et cause légitime.* Ce silence de la loi parut, à son

commentateur Valin, une omission de sa part; il pensa qu'il suffisait que le congé du capitaine pût être donné par caprice, ou parce qu'un autre fît de meilleures conditions aux propriétaires, pour qu'il y eût lieu d'examiner le sujet du congé, afin de juger s'il serait avec ou sans dommages et intérêts, n'étant pas à présumer que l'Ordonnance eût entendu qu'un capitaine pût être congédié sans dommages et intérêts indistinctement, tandis qu'elle en accordait à tout autre officier du navire, et au simple matelot congédié sans cause valable. Il regarda d'ailleurs la question préjugée en faveur du maître, en ce que, par l'art. 13 du titre de la saisie, qui correspond à l'art. 208 du nouveau Code de commerce, il lui était réservé à se pourvoir, pour son dédommagement, contre la partie saisie, qui l'avait proposé pour commander le navire. « Alors, ajoute Valin, suivant que les circonstances seront plus ou moins intéressantes et prouvées, le juge, selon sa prudence, refusera ou modérera les dommages et intérêts, etc. »

Cette doctrine donna lieu à plusieurs contestations importantes entre les armateurs et les capitaines, et elle fut presque toujours regardée, par les tribunaux, comme une décision magistrale, d'autant qu'elle se rapprochait, par ses résultats, de l'ancienne législation. Cela a toujours été jugé en ce siége (l'amirauté de la Rochelle), observe Valin, tout autant de fois que la question s'est présentée. (*Voyez d'ailleurs Émérigon, t. 2, p. 369*;

qui rapporte une sentence de l'amirauté de Marseille qui la décide ainsi).

Mais aujourd'hui la rédaction de l'art. 218 tranche toutes les difficultés qui pourraient s'élever à cet égard. Il interdit toute action en indemnité de la part du capitaine congédié, *s'il n'y a convention expresse par écrit;* de manière que le propriétaire peut congédier librement le capitaine, sans être obligé de rendre compte à qui que ce soit de ses motifs, pas même devant la justice.

L'engagement du capitaine envers son armateur n'est point un contrat de louage, comme l'a pensé M. Boucher; et ce que dit Pothier, *louage*, n°. 440, est sans application. Le commandement conféré au capitaine est une commission volontaire et personnelle, qui n'est point de la nature des espèces du louage d'industrie prévues par l'art. 1779 du Code civil.

La commission donnée au capitaine est un simple mandat, qui a été bien déterminé par le législateur, et dans ses motifs, et dans sa rédaction. « Le capitaine est le *mandataire* des propriétaires » du navire, dit l'orateur du gouvernement ; » et comme tout mandat est gratuit, s'il n'y a convention contraire, d'après l'art. 1986 du Code civil, l'art. 218 du Code de commerce n'accorde également aucune indemnité, s'il n'y a convention par écrit.

Sitôt que la commission du capitaine n'est qu'un simple mandat de la part du propriétaire, il es

impossible d'assujétir ce dernier à des dommages et intérêts, et même à déduire les motifs de sa révocation. Tout mandant peut révoquer sa procuration quand bon lui semble, suivant l'art. 2004 du Code civil ; et tout mandat finit par la révocation du mandataire, conformément à l'art. 2003 du même Code, sans que le mandant soit obligé de faire juger ses raisons.

Ce n'est point ici le cas de l'art. 208 du Code de commerce, qui réserve au capitaine la faculté de se pourvoir en dédommagement *contre qui de droit*, lorsque le navire a été saisi et vendu. Ici, le propriétaire use d'un droit que la loi du mandat lui accorde ; c'est un acte de sa pure volonté, dont il ne doit aucun compte.

MM. Delvincourt et Pardessus observent que, par notre article, le capitaine se trouve plus maltraité que le simple matelot, puisque l'art. 270 accorde au simple matelot des indemnités, s'il est congédié sans cause; mais, disent-ils, l'armateur ayant un très-grand intérêt d'avoir un bon capitaine, et de le conserver quand il en a trouvé un, on a pensé qu'il ne se déterminerait à le congédier que pour des raisons graves, et on n'a pas voulu l'obliger à les faire connaître ; d'un côté, pour ne pas entacher la réputation du capitaine, et de l'autre, pour ne pas exposer l'armateur à une demande en réparation et en dommages et intérêts. — (*Voyez M. Delvincourt, Instit. com., t. 2, p.* 204, *n°.* 4; *M. Pardessus, t.* 2, *p.* 35).

Nous pensons que ces deux professeurs n'ont pas bien fait attention à la véritable nature du contrat qui s'opère entre le capitaine et le propriétaire du navire, et que les motifs qu'ils donnent, motifs tirés des observations faites dans les tems à Valin, et que ce commentateur combat pour appuyer son opinion, ne sont point véritablement ceux, tout puissans qu'ils soient, qui ont dicté l'art. 218, et porté le législateur à traiter le capitaine différemment que le simple matelot.

En effet, il ne faut pas perdre de vue que le commandement déféré par le propriétaire est une commission de confiance, et purement volontaire, un simple mandat soumis aux règles qui régissent les contrats de cette nature. Or, comme le mandant peut révoquer le mandat à volonté, et sans être obligé de déduire ses raisons, comme le mandat finit par la révocation, comme rien ne doit gêner le propriétaire dans son choix, il était conséquent d'établir que « *le propriétaire peut congédier le capitaine, et qu'il n'y a pas lieu à indemnité, s'il n'y a convention par écrit.* » Cette disposition de l'art. 218 n'est point une dérogation au droit commun ; c'est l'application nécessaire des principes du contrat de mandat, qui repoussaient toutes autres considérations. Le capitaine ne saurait raisonnablement se plaindre, puisqu'il peut faire, avec son armateur, les conventions qu'il jugera convenables pour ses indemnités, en cas de révocation.

Au contraire, l'engagement des matelots et au-

tres gens de l'équipage, est l'une des trois espèces de louage d'industrie dont parle l'art. 1779 du Code civil. Ce n'est point ici un droit nouveau; l'ancienne législation a toujours traité de *loyers* les conventions de cette nature. *De l'engagement et des loyers des matelots*, porte l'intitulé du tit. 4 du liv. 3 de l'Ordonnance de la marine. « L'engagement des matelots *au voyage* ou *au mois*, est un véritable contrat de *louage*, dit Pothier, *louage des matelots*, n°. 160, par lequel un matelot loue à un maître ses services, etc. »

Sitôt que le nouveau législateur, comme le législateur de 1681, rangeait dans la classe des contrats de louage l'engagement des matelots, il devait nécessairement appliquer à ces sortes de conventions les principes qui gouvernent les contrats de louage. C'est ici que l'on doit, avec plus de justice, invoquer ce que dit Pothier du *louage*, n°. 440. Aussi la loi veut-elle que le matelot congédié sans cause valable, ait droit à une indemnité contre le capitaine. Ce ne sont plus les règles du contrat de mandat qu'il faut invoquer, ce sont celles qui régissent le contrat de louage, qui doivent servir de base à la réclamation des gens de l'équipage.

Ainsi, dans le premier cas, la commission donnée au capitaine est un simple mandat : ce sont les principes du mandat qui sont applicables. Dans le second cas, l'engagement des matelots est un louage d'industrie : ce sont les principes du con-

trat de louage qui sont applicables. C'est pourquoi la loi n'a point assimilé le capitaine, qui n'est qu'un simple mandataire, aux gens de mer qui se sont engagés au service du propriétaire. Traiter comme ces derniers le capitaine, le maître, le naviculaire du navire, c'eût été ravaler en quelque sorte les honorables et importantes fonctions dont il est revêtu.

Il ne faut pas invoquer ici l'autorité de l'art. 272 du Code, qui porte : « Que toutes les *dispositions* » concernant les loyers, pansement et rachat des » matelots, sont communs aux officiers et à tous » autres gens de l'équipage. » Cet article n'a d'application au capitaine que lorsqu'il n'est pas mis en opposition avec les gens de son équipage. C'est ce que nous observe Valin lui-même, sur l'art. 21 du tit. 4, liv. 3 de l'Ordonnance de la marine. D'un autre côté, toutes les fois que les droits du capitaine se trouvent réglés par une disposition particulière et précise de la loi, on ne doit plus raisonner par analogie d'un autre article qui est souvent, comme ici, fondé sur d'autres principes. La loi considère le capitaine comme mandataire ; elle le traite suivant les règles du mandat. La loi, au contraire, regarde les matelots comme ayant loué leurs services ; elle les traite suivant les règles du contrat de louage.

Il faut donc dire maintenant qu'il n'y a plus de doute que le capitaine congédié ne peut pas réclamer des indemnités, s'il n'y a convention par

écrit, et qu'il est sans droit pour contraindre le propriétaire à donner les causes de sa révocation, et par conséquent à faire juger la légitimité de ses motifs. L'opinion de Valin est aujourd'hui sans autorité.

Cependant si le capitaine était congédié après le voyage commencé, il a droit de réclamer les frais de conduite et de retour, outre les appointemens qui lui sont dus jusqu'à cette époque : cela ne blesse en rien les règles du mandat. Il est de toute justice qu'il soit renvoyé au lieu où il a pris le navire, et qu'il soit défrayé aux dépens du propriétaire pendant la route, à moins que celui-ci ne procure au capitaine son passage et sa pension sur un navire revenant au lieu du départ. — (*Voyez arrêté du* 5 *germinal an* 12, *Bulletin des lois*, 3e. *sér.*, 3775).

Il en doit être de même pour les journées employées à l'armement du navire, si le capitaine est congédié avant le départ. Ce dédommagement est le prix d'un travail fait qui tourne au profit du propriétaire, et il n'est aucunement de la nature de l'indemnité que la loi refuse au capitaine, dans le cas de sa révocation. Il ne recevra pas d'indemnité, aux termes de l'art. 218, par rapport à la résolution du contrat; mais il devra recevoir des appointemens, si d'ailleurs il a été utile au navire.

Au reste, il faut faire observer que la disposition de l'art. 218 doit cependant être combinée avec celle de l'art. 220. Le droit de congédier le capi-

taine ne cesse pas lorsqu'il est copropriétaire du navire, quand il aurait été nommé par une clause de l'acte de société : c'est une dérogation à l'art. 1856 du Code civil. La majorité peut lui ôter le commandement, parce que, dans tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, l'avis du plus grand nombre est suivi. (*Voyez l'art.* 220). Cette décision, dictée par la droite raison, se trouve aussi dans les lois romaines : *Amplior pars obtineat, ità ut quod pluribus placeat, hoc statuatur, qui bonis credere possunt*, dit la loi dernière au Code ; d'où s'est formé cet axiôme : *Judicium enim integrum est, quod plurimorum sententiis comprobatur*.

Mais comme la majorité, d'après l'art. 220, se détermine par une portion d'intérêt dans le navire excédant la moitié de sa valeur, si le capitaine était copropriétaire pour plus de moitié, il ne pourrait être congédié ; car s'il n'était pas le capitaine, il aurait droit lui seul de le nommer.

En effet, le capitaine a, dans la propriété du navire, ou une partie égale, ou une portion qui excède la moitié, ou une portion inférieure.

Dans le premier cas, il devient de fait irrévocable, parce qu'une majorité ne peut voter contre lui.

Dans le second, personne ne peut le révoquer, puisqu'en lui seul existe une portion excédant la moitié d'intérêts.

Dans le troisième, la volonté de son copropriétaire suffit pour l'exclure.

Enfin, comme par l'art. 220, c'est l'avis du plus grand nombre qui doit décider, il n'est pas nécessaire qu'il y ait concours unanime pour congédier le capitaine; il suffit que la majorité soit de cet avis.

SECTION IV.

De la faculté accordée au Capitaine congédié de renoncer à sa copropriété dans le Navire.

D'après les principes établis par les art. 218 et 219 du Code de commerce, le capitaine peut porter deux qualités différentes : d'un côté il est mandataire commun, et sous ce rapport il devient révocable, s'il déplaît à la majorité des propriétaires; de l'autre, s'il a des intérêts dans le navire, il est copropriétaire. Néanmoins, cette qualité ne lui donne que sa voix dans la délibération générale, et non le commandement, qui ne peut *lui* être conféré que par le vœu de la majorité.

Mais de la même manière que la majorité est maîtresse de lui retirer la direction du navire, il est libre de refuser sa confiance au nouveau capitaine que ses copropriétaires auront nommé. C'est pour cela que la loi lui permet de requérir le remboursement de la portion qu'il a dans le bâtiment, sans que les autres puissent se défendre de l'effectuer.

« Si le capitaine congédié est copropriétaire du » navire, dit l'art. 219, il peut renoncer à la co-

» propriété, et exiger le remboursement du capi-
» tal qui la représente.

» Le montant de ce capital est déterminé par
» des experts convenus ou nommés d'office. »

Ce droit du capitaine copropriétaire, de demander son remboursement, n'est que facultatif; il peut l'exercer ou ne pas l'exercer, à sa volonté, et s'il n'en use pas, personne ne peut l'y contraindre. Il dépend de lui d'exiger son remboursement ou de demeurer intéressé : c'est ce qui résulte des termes de la loi, *il peut renoncer*.

Cette disposition, d'ailleurs, est toute en sa faveur; elle est fondée sur ce que l'on ne veut pas qu'il soit obligé de rester en communauté avec des personnes qui lui ont fait une espèce d'injure.

Ce remboursement se fait à dire d'experts convenus ou nommés d'office, en la manière accoutumée, lesquels estiment la valeur du vaisseau, et déterminent le montant du capital qui représente la propriété du capitaine dans ce navire.

Cette règle est bien plus juste que celle de la Hanse-Teutonique, art. 14, qui dit simplement, *au prix qu'il l'aura achetée*, attendu, comme l'observe Valin, que de part ou d'autre il pourrait y avoir de la lésion, s'il fallait se régler sur le prix de l'achat.

Mais si, par mauvaise foi et par esprit de ruse, pour se venger de ses copropriétaires et leur donner un nouvel associé malgré eux, le capitaine, au lieu d'exiger son remboursement, vendait sa

part dans le navire, et même la vendait plus que sa valeur, c'est-à-dire, faisait employer dans le contrat une somme plus considérable que celle pour laquelle la vente est véritablement faite, il est décidé, dit Valin, sur l'art. 4, titre des propriétaires, que les copropriétaires peuvent alors faire estimer cette portion par experts, pour la prendre et retirer par préférence, au prix de l'estimation.

Cette décision, qui paraît si équitable, est la disposition même de l'art. 56 de la Hanse-Teutonique, portant : « Si le maître, pour faire déplaisir à ses bourgeois, vend sa part du navire plus » qu'elle ne vaut, ladite part sera estimée par ex- » perts, après quoi les bourgeois la pourront pren- » dre ou retirer par préférence, et ce, au prix » qu'elle sera estimée. »

En effet, s'il en était autrement, ce serait donner une tierce personne pour associé, sans le consentement de la société, et l'on sait qu'aux termes de l'art. 1861 du Code civil, chaque associé ne peut pas, sans ce consentement, associer un tiers à la société, lors même qu'il en aurait l'administration. — (*Voyez aussi le n°. 4, sur le premier Jugement d'Oleron.*)

Cependant, si la part du capitaine était saisie et vendue par autorité de justice, nous pensons avec Cleirac, sur l'art. 5 de la Juridiction maritime, n°. 16, et Valin, *loco citato*, que les copropriétaires ne pourraient réclamer la même faculté.

La raison est, observe Valin, qu'il était libre aux copropriétaires d'enchérir et de se rendre adjudicataires, et qu'ils doivent s'imputer leur manquement à cet égard.

« Après la vente ou décrétation d'un navire ou » portion d'icelui, dit Cleirac, les autres com- » bourgeois ne peuvent prétendre de préférence » ni de *jus congrui*, en remboursant l'acquéreur, » ni le contraindre, etc. Ainsi jugé par arrêt du » Parlement de Bordeaux, du 22 décembre 1646. »

Au reste, nous ne pouvons partager l'opinion de M. Pardessus, t. 2, p. 36, qui pense, d'après Valin, qu'il n'y a que ceux des copropriétaires qui ont congédié le capitaine, qui soient tenus de son remboursement, et que l'on ne peut obliger les autres d'y contribuer, nul ne pouvant être forcé d'acquérir. M. Delvincourt, *ibid.*, t. 2, p. 205, n°. 7, cite seulement le passage de Valin pour résoudre la question.

Nous croyons du moins, avec M. Laporte, sur l'art. 219, que cette résolution souffre beaucoup de difficultés. Par la même raison que l'avis de la majorité force la minorité à congédier le capitaine (et en tout ce qui concerne l'intérêt commun, d'après l'art. 220), il doit de même les assujétir à contribuer au remboursement du capitaine, s'il le requiert.

L'intérêt commun des propriétaires d'un navire, c'est principalement d'en choisir le capitaine, de donner un *naviculaire* propre à l'entreprise et à la

destination du voyage. Tout ce qui regarde l'accomplissement de cet acte de premier ordre pour la navigation, est dans l'intérêt et le devoir de la minorité comme de la majorité, et chacun des copropriétaires peut être contraint de contribuer à l'armement du navire en commun. Qui veut la fin veut les moyens. D'un côté, le navire doit naviguer, *navis ad hoc paratur, ut naviget;* de l'autre, en tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires, l'avis de la majorité fait la loi. Or, le congé donné au capitaine est censé dans l'intérêt de tous : tous doivent donc être susceptibles des résultats de l'avis de la majorité.

C'est ici une des règles spéciales qui existent, en ce qui concerne les sociétés de copropriétaires de navire, et qui sont différentes de celles du droit commun des sociétés.

D'ailleurs, la maxime que nul ne peut être forcé d'acquérir n'est pas sans exception, et sur-tout elle n'est pas applicable au cas de la société. Dans une société de commerce, ce qui est acquis pour l'intérêt commun est à la charge de tous les membres de cette société; à plus forte raison, dans une association nautique, si protégée par les lois maritimes.

SECTION V.

L'Avis de la majorité des Propriétaires de Navires sert de loi pour les autres.

L'Art. 220 du Code de commerce trace les droits des copropriétaires de navires; il contient trois dispositions très-importantes. La première : « En » tout ce qui concerne l'intérêt commun des pro- » priétaires d'un navire, l'avis de la majorité est » suivi. »

La seconde : « La majorité se détermine par une » portion d'intérêt dans le navire, excédant la moi- » tié de sa valeur. »

La troisième : « La licitation du navire ne peut » être accordée que sur la demande des proprié- » taires, formant ensemble la moitié de l'intérêt » total dans le navire, s'il n'y a par écrit conven- » tion contraire. »

Les deux premières dispositions de cet article sont tirées des lois romaines : *Amplior pars obtineat, ità ut quod pluribus placeat, hoc statuatur, qui bonis credere possunt*, dit la loi dernière au Code, déjà citée. Leur sens naturel est que l'avis de ceux des propriétaires qui, par leur réunion, ont le plus fort intérêt dans le navire, c'est-à-dire un intérêt

excédant la moitié de sa valeur, doit l'emporter sur celui des autres. La majorité est déterminée par l'intérêt dans le navire, et non par le nombre de voix. Ainsi, un seul associé, dont la part serait de plus de moitié, l'emporterait sur tous les autres, quel que fût leur nombre. — *Majorem esse partem pro modo debiti, non pro numero personarum, placuit.* (*L.* 8, *ff de pactis; Stypmanus, ad jus maritimum, cap.* 5, *n*°. 103); de manière qu'il a droit de régler l'entreprise et la destination du voyage du navire, de choisir le capitaine et le reste de l'équipage, de fixer leurs gages, et de dresser les instructions convenables au voyage.

La majorité en intérêts est aussi fondée à contraindre les autres intéressés de fournir leur contingent pour le radoub, l'armement et la mise hors du navire, et, sur leur refus, de prendre des deniers à la grosse pour leurs compte et risques, après avoir fait rendre un jugement contre eux, pour y être autorisée. Il suit de là que, quoique des propriétaires aient arrêté que l'achat et l'armement d'un navire ne s'élèveraient qu'à une certaine somme, cette somme épuisée, la majorité peut demander un supplément pour compléter l'armement. Aucun ne saurait se plaindre, puisque tous ont été imprévoyans, et il faut que le navire parte. C'est ainsi que le décide le Consulat de la mer, ch. 48.

Le ch. 50 décide même que, si la majorité arrête qu'il faut un supplément pour faire une spé-

culation lucrative, dont elle démontrera clairement la possibilité, cette dépense doit être faite.

Tel était aussi l'esprit de la disposition de l'article 5, titre des propriétaires, de l'Ordonnance de la marine. Telle est l'interprétation que donne, de cet article, son célèbre commentateur (*voyez aussi l'art.* 233 *du nouveau Code de commerce*). Si la navigation au long cours, comme l'observe Valin, engage à des dépenses si considérables, qu'il est peu de commerçans en état de former seuls des entreprises capables de la soutenir; s'il est de la prudence de partager les risques sur plusieurs navires, suivant le conseil d'un sage, *tua omnia uni nunquàm navi credito*, afin que l'heureux évènement des uns répare le mauvais succès des autres; s'il est convenable d'avoir, d'équiper et de charger des navires en commun, il est par cela même de nécessité d'établir une règle pour l'utilité des associés et copropriétaires, afin que le caprice ou l'esprit de contradiction de quelques-uns, ne fasse pas échouer des projets avantageux et profitables à la société.

Mais on a demandé, dit Valin, *loco citato*, si la majorité des propriétaires en intérêts pouvait également forcer l'autre de contribuer, pour sa portion, à la cargaison du navire, et si, faute de charger des marchandises jusqu'à concurrence de sa portion, le plus fort intéressé pouvait charger en proportion de son intérêt, avec exemption de fret, comme le confondant en lui-même?

celui qui participe aux charges et à la dépense doit participer aux profits, *l.* 10, *ff de regulis juris;* qu'ainsi, la minorité contribuant à l'armement, et courant les risques de la navigation, doit nécessairement prendre part au fret que gagnera le navire; 2°. parce qu'il n'y a aucune différence à faire entre un chargeur étranger et un chargeur copropriétaire du navire, par rapport au fret, attendu que le copropriétaire n'agit pas alors en cette qualité, mais seulement comme chargeur, au moyen de quoi il doit le fret comme le chargeur étranger, sauf à lui à prendre part au même fret, à raison de l'intérêt qu'il a dans le navire ; 3°. parce que l'associé n'ayant pas le droit de scinder l'usage de la chose commune, et d'en appliquer les fruits à son profit particulier, sous prétexte qu'il ne les aurait perçus qu'en proportion de son intérêt dans la société, tout ce qu'il en retire doit être rapporté à la masse commune, pour être partagé, etc. — (*Voyez Valin*).

Ces difficultés se présentèrent de nouveau, en 1786 et 1787, au siége de l'amirauté de Nantes, entre les associés Tourgouillet et Rousseau, d'une part, et H. et L. Chaurand frères, de l'autre. Les négocians de Rouen, du Havre, du pays d'Aunis, et les avocats de Marseille, de Nantes et de Rennes, consultés à cet égard, furent de l'avis de Valin, Émérigon et Ricard, et déclarèrent que l'opinion de ces trois jurisconsultes était une autorité magistrale, de laquelle on ne pouvait s'écarter.

gée de se conformer à cette décision, sans pouvoir le faire naviguer?

Ici, les trois jurisconsultes ne partagent pas la même opinion. Émérigon et Ricard sont d'avis de la négative, et citent au soutien les autorités de Stracha, de Kuricke et Cleirac, et la loi 12, § 1, ff *de usufructu quemadmodùm*, qui porte : *Navis usufructu legato; navigatum mittendum puto, licèt naufragii periculum immineat; navis enim ad hoc paratur, ut naviget.* Mais, observe fort judicieusement Valin, de ce que l'usufruitier d'un navire a droit de le faire naviguer malgré l'héritier propriétaire, attendu que, sans cela, son usufruit serait illusoire, il ne suit pas que le moins intéressé dans le navire soit fondé à le faire naviguer malgré ses cointéressés.

Cleirac, dans sa note sur l'art. 59 de l'ordonnance de la Hanse-Teutonique, dit bien : « Si de » deux bourgeois auxquels appartient un navire, » l'un d'iceux veut qu'il navigue, et l'autre s'y » oppose et le défend, celui qui le veut faire navi- » guer doit prévaloir. » Cela est juste.

Kuricke, sur le Droit anséatique, tit. 5, art. 7, p. 759, dit aussi : *Certè eum prevalere deberem qui navim navigare, quàm otiosam domi manere mavult, etc.*

Stracha, *de navibus*, part. 2, n°. 6, s'exprime ainsi : *Ego fingo tibi quæstionem : duos esse dominos navis, alterum velle congruo tempore ad navigandum, ipsam navim navigatum mittere; alterum*

avions formé notre vœu à cet égard, dans les observations imprimées que nous adressâmes à la commission, en l'an 10.

Quoi qu'il en soit, l'opinion de Valin doit incontestablement être suivie : autrement, le plus petit nombre ferait la loi au plus grand, loin de la recevoir de lui ; ce qui serait contre le texte pur de l'art. 220, et contre les principes de toute justice. Ce n'est qu'en cas de partage égal d'avis que celui de la navigation doit l'emporter. Quand il s'agirait même d'un navire qu'on aurait coutume d'affréter, le plus petit nombre des propriétaires ne pourrait être autorisé à le faire naviguer à fret, malgré la majorité, qui est censée avoir de bonnes raisons pour s'y opposer, souvent pour ne pas s'exposer à des risques et à des pertes que la prudence lui suggère d'éviter.

Il est néanmoins à remarquer qu'en tout ceci, on suppose que, dans l'acte d'association, il n'y a pas de clause qui règle la destination du navire, et la sorte de navigation qu'il doit faire, avec soumission de toutes les parties de contribuer à tout ce qui sera nécessaire à ce sujet : autrement, il faudrait exécuter la convention à peine de tous dépens, dommages et intérêts contre les contrevenans. Les effets de la copropriété d'un navire peuvent être réglés par les conventions des parties. Celles-ci peuvent stipuler, comme dans toutes autres espèces de sociétés, la manière dont la chose commune sera administrée. Ces conditions doivent alors être exécutées par tous

les copropriétaires ; et qu'on ne dise plus, dans notre hypothèse, que la majorité doit avoir la faculté de changer la destination du navire, comme étant censée faire ce changement pour le mieux : on ne déroge pas ainsi aux lois des contrats. Chaque contractant est fondé à en tirer exécution, et il ne peut être fait aucune innovation sans son aveu. Les conditions d'une société une fois réglées, il n'y peut être dérogé en aucune manière, que du consentement de tous, chacun ne s'étant engagé que sur la foi de l'exécution de ces conditions.

Une troisième question sort naturellement de l'application de l'art. 220 du Code de commerce. Cet article, comme on le voit en le lisant, contient, dans ses trois dispositions, deux parties entièrement distinctes ; l'une est relative aux délibérations à prendre dans l'intérêt commun, et nous venons d'en parler, et l'autre est relative à la licitation des navires.

Les délibérations dont parle la première partie de l'article s'étendent-elles jusqu'à la vente volontaire des navires, de telle sorte que la majorité puisse délibérer cette vente volontaire, et qu'elle soit valable même pour ceux qui n'y ont pas consenti ?

Non, sans doute, et telle n'est pas la volonté de la loi. La vente volontaire d'un navire n'est pas du nombre des objets qui peuvent être considérés comme concernant *l'intérêt commun*, puisqu'elle tend à faire cesser cette communauté d'intérêts.

La majorité peut bien décider, malgré la minorité, sur le choix du capitaine et des gens de l'équipage, sur la location, le radoub et l'armement du navire, la rédaction des instructions, etc. ; mais, lorsqu'il s'agit d'aliéner volontairement un navire, lorsqu'il s'agit d'en transmettre la propriété à telle personne et à tel prix, l'unanimité des copropriétaires est requise et nécessaire : si elle ne peut être obtenue, la licitation est la seule ressource, dans le cas prescrit par la loi.

Ainsi, une portion des propriétaires, quelque considérable qu'elle soit, ne saurait prendre sur elle de consentir une vente de navire. Une telle vente serait radicalement nulle, au moins pour la part de ceux qui n'y auraient pas adhéré.

En vain les vendeurs objecteraient-ils qu'ils auraient fait procéder à cette vente par la voie des enchères, après avoir arrêté la forme et les conditions de la vente ; ce qui équivaudrait à une licitation pour laquelle il n'est pas nécessaire de réunir l'unanimité des suffrages,

Ce serait tirer des expressions de la loi une fausse conséquence. La vente, quoique faite aux enchères, n'en serait pas moins une vente volontaire qui serait hors du pouvoir de la majorité, et qui même, pour être considérée comme licitation, aurait dû être préalablement soumise à la justice et réglée par elle.

En effet, s'il n'y a pas unanimité pour consentir à la vente sur enchères, la majorité, non plus

tion de propriété des copropriétaires qui n'ont pas concouru à cette vente : *Quod nullum est, nullum producit effectum.*

Mais, si l'acte de vente en lui-même n'a pu transmettre à l'acquéreur des droits quelconques à la propriété de la portion d'autrui, c'est-à-dire, si l'acquéreur n'ayant pu acquérir la propriété de la portion d'autrui au moyen de son acte de vente, n'aurait-il pu du moins l'acquérir par prescription ou par déchéance du droit de celui-ci ?

M. Pardessus a examiné cette question, et voici comme il s'explique, à cet égard, t. 2, p. 27 et 28: « La vente pourrait avoir été faite par une personne » se disant propriétaire du navire, et en faveur de » laquelle les apparences seraient assez fortes pour » que l'acheteur fût en bonne foi, comme cela a » lieu dans les ventes d'immeubles. Il semble na» turel de continuer l'application, par analogie des » principes du droit civil. Dans ce droit, l'acqué» reur de bonne foi, qui achète un immeuble de » celui qui n'en est pas propriétaire, prescrit con» tre le véritable propriétaire par le même laps de » tems et les mêmes moyens qui servent à pres» crire contre les hypothèques. De même, il paraît » convenable de décider que l'acheteur de bonne » foi d'un navire prescrirait contre le véritable pro» priétaire, lorsqu'il l'aurait possédé pendant le » tems et avec les circonstances qui purgent les » droits des créanciers sur les navires. »

Ce professeur ne s'explique pas davantage; mais

quel est le résultat de son opinion? Le voici : Or, l'art. 193 dit qu'en cas de vente volontaire, les priviléges des créanciers sont éteints, lorsque le navire aura fait un voyage en mer, sous le nom et aux risques de l'acquéreur, et sans opposition de la part des créanciers du vendeur; d'où l'on peut conclure qu'après ce voyage en mer, tout droit des créanciers est perdu sur le navire, et que, dès lors, il lui paraît convenable de décider, dans la même circonstance, que le droit du véritable propriétaire est également perdu. Ainsi, si le navire a fait un voyage, le droit du propriétaire serait perdu; l'acquéreur, par analogie, pourrait lui opposer la même prescription qu'il pourrait opposer aux créanciers du vendeur.

Nous ne pouvons partager cette opinion. D'abord, le propriétaire est soumis, par le Code civil, aux mêmes prescriptions que le créancier; c'est non pas parce que l'on argumente, par analogie, d'un cas à l'autre, mais parce que le Code civil a des dispositions textuelles pour le créancier (*art.* 2180), et d'autres dispositions textuelles pour le propriétaire (*art.* 2262 *et* 2265).

De même, si le Code de commerce contenait quelques dispositions portant que le propriétaire d'un navire, qu'un tiers aurait vendu, perd sa propriété s'il ne la revendique dans tel délai, il faudrait s'y soumettre.

Mais cette disposition, le Code de commerce ne la porte pas. En cas de vente volontaire, l'art. 193

porte que le privilége du créancier du vendeur sera perdu, par un voyage fait au nom de l'acheteur.

Voilà tout ce que dit le Code. A quoi cette disposition est-elle applicable? *Aux créanciers* de celui qui a vendu. Elle ne l'est nullement au *propriétaire* dont on a vendu la propriété. L'article fait perdre un droit de créance, quand le véritable propriétaire a vendu; il est muet sur le droit de propriété, quand c'est par un tiers non propriétaire que cette vente a été faite.

On ne peut donc, par analogie, dire : Le créancier perd son droit dans telle hypothèse : donc le propriétaire doit le perdre dans la même hypothèse, parce qu'on ne peut enlever des droits et opposer des prescriptions par analogie, sur-tout quand il s'agit d'un droit aussi sacré que la propriété.

Il est un principe constant en droit, c'est que les fins de non-recevoir, les prescriptions, les déchéances, sont de droit étroit; qu'elles ne peuvent pas être suppléées; qu'elles ne peuvent, par la même raison, être étendues d'un cas à un autre; car les étendre à un cas non prévu, c'est les suppléer pour ce cas.

Vainement voudrait-on argumenter de l'art. 210, portant que les demandes en distraction de propriété d'un navire seront formées *avant l'adjudication*, faute de quoi elles seront converties en opposition sur le prix. Cela est vrai dans le cas prévu par cet article, c'est-à-dire, dans le cas où des

créanciers ont fait saisir le navire ; où, après cette saisie, il en est fait une vente judiciaire, suivant les formalités indiquées par le titre particulier dans lequel se trouve cet art. 210.

Mais cette déchéance, prononcée par la loi dans ce cas, ne peut pas s'étendre à une vente volontaire. Ce sont deux hypothèses entièrement différentes. La loi parle de la nécessité de former la demande en distraction, lorsqu'il s'agit d'une saisie préalable et d'une vente forcée d'un navire ; mais elle ne dit rien pour le cas où il n'y a point eu de saisie ni vente forcée, mais vente volontaire par des tiers sans droits. On sent qu'il est impossible de priver un propriétaire de sa propriété, lorsqu'aucune loi ne prononce contre lui de déchéance à cet égard, et qu'un texte formel prononce que cette vente est nulle quant à lui.

La seule prescription de trente ans (*art.* 2262 *du Code civil*), mettrait les vendeurs et l'acquéreur à l'abri de toute réclamation, et éteindrait l'action en revendication du propriétaire dépouillé.

Enfin, un propriétaire de navire qui a cédé une portion de cette propriété, en se réservant néanmoins le *titre d'armateur*, peut-il, par ses agissemens pour la navigation du navire, engager son acquéreur, concurremment et personnellement, aux condamnations prononcées contre lui comme armateur ?

Cet acquéreur est-il sujet aux actions que des tiers pourraient exercer directement contre lui, en

raison des faits du vendeur armateur, comme par exemple pour les indemnités dues relativement à l'inexécution de l'affrétement du navire; des retards apportés à son départ, des loyers des gens de l'équipage, etc.?

Quelques jurisconsultes ont pensé qu'on pourrait peut-être dire que le vendeur ayant conservé la qualité d'*armateur*, en cédant un droit de copropriété du navire, ce droit ne peut être considéré, à l'égard des tiers, que comme celui d'un associé en commandite, puisque le vendeur restant *armateur*, et contractant en cette qualité, est le seul dont ceux avec lesquels il a traité aient suivi la foi. Or, l'associé commanditaire n'est susceptible des pertes que jusqu'à concurrence des fonds qu'il a mis ou dû mettre dans la société (*Art.* 26 *du Code de commerce.*) Alors, l'acquéreur ne peut être tenu qu'à raison de sa portion de propriété dans le navire, et non personnellement.

Ils ont ajouté qu'on pourrait encore dire que celui qui n'est obligé qu'à raison de la chose, peut toujours se dégager des dettes et charges qui la grèvent, en en faisant l'abandon; que c'est par suite de ce principe que tout copropriétaire d'un mur mitoyen peut se dispenser de contribuer aux réparations et reconstructions, en abandonnant le droit de mitoyenneté (*Art.* 656 *du Code civil*), et que le propriétaire du fonds sujet à une servitude peut toujours, en l'abandonnant à celui du fonds dominant, s'affranchir de la charge qui lui

serait imposée par le titre, de faire à ses frais les ouvrages nécessaires pour l'usage et la conservation de la servitude — (*Art.* 699 *du Code civil*).

De même, le Code de commerce autorise tout propriétaire de navire à s'affranchir, par l'abandon, de la responsabilité des faits du capitaine. — (*Art.* 216).

Tous ces principes ne nous paraissent nullement applicables à l'espèce que nous examinons.

D'abord, l'art. 216 du Code de commerce ne permet l'abandon du navire et du fret que relativement *aux faits du capitaine*, et pour les motifs que nous avons expliqués à la sect. 1re. de ce titre, et ne regarde point les *faits* du copropriétaire armateur. Sa disposition est une exception au droit commun, qui ne s'étend point à d'autres cas.

Il faut en dire autant des art. 686 et 699 du Code civil, dont l'application ne saurait avoir ici aucune influence, et qui se renferme dans l'espèce particulière à chacun de ces articles. *De casu ad casum non fit extensio.*

Enfin, pour être considéré comme associé commanditaire, il faut avoir seulement contribué d'une certaine somme d'argent dans la composition du fonds de la société ou de la spéculation projetée, *sous la convention* que chacun aura une certaine part au profit, s'il y en a, et qu'il supportera, dans le cas contraire, la même part des pertes, jusqu'à concurrence de la somme qu'il aura apportée.

La société en commandite étant une exception au droit commun, doit être clairement justifiée; elle ne se suppose pas. Ainsi, la gestion confiée à un ou plusieurs associés exclusivement aux autres, ne ferait pas présumer qu'on ait voulu convenir d'une société en commandite. Il faut, pour qu'une société soit véritablement en commandite, que, par l'acte qui l'établit, il soit convenu que *tels* ou *tels* associés seront obligés seulement jusqu'à concurrence des fonds versés par eux. Cette stipulation est essentiellement caractéristique, s'il n'est pas dit que la société est en commandite.

Mais celui auquel on a cédé une portion de propriété dans un navire, est incontestablement devenu copropriétaire avec le vendeur, qui est resté possesseur de l'autre portion. Par là s'est contractée une société maritime, pour la navigation du navire. L'un comme l'autre est personnellement et solidairement responsable de toutes les obligations consenties pour le navire, et de toutes les indemnités résultant de l'inexécution de ces conventions.

Le titre d'armateur, qui a été par la vente réservé au vendeur, ne sauve point l'acquéreur de cette responsabilité personnelle; au contraire, par ce titre d'armateur qui lui a été consenti, l'acquéreur est censé avoir autorisé son vendeur, copropriétaire, à faire *tout et pour le mieux* dans l'intérêt commun. C'est une espèce de mandat qui impose à l'acquéreur l'obligation d'exécuter les en-

côté, il fallait encourager celui dont les facultés trop bornées ne lui permettent d'entreprendre des expéditions commerciales qu'avec les fonds et l'industrie de ses associés ; et de l'autre côté, il fallait prévenir les effets du caprice ou les spéculations frauduleuses de l'opulence, qui pourrait payer la part des autres sociétaires, sans que ceux-ci fussent en situation de payer la sienne, et leur faire ainsi la loi, en les expulsant par la licitation, suivant le bien de ses intérêts.

Cependant, le Code de commerce adoucit la prohibition portée à cet égard par l'art. 6, tit. 8, liv. 2 de l'Ordonnance de la marine, qui ne permettait la *licitation* de tout navire possédé par indivis, que dans le cas d'un partage égal d'avis *sur l'entreprise de quelque voyage*. Maintenant, la licitation pourra être demandée dans toutes les hypothèses, et quoiqu'on ne soit en contestation sur aucune entreprise, lorsque les réclamans formeront ensemble la moitié de l'intérêt total dans le navire.

Le projet de la section portait : *La licitation du navire est de droit, s'il y a égalité de voix.* Ainsi, une moitié en intérêt pourra, dans tous les cas, forcer l'autre à liciter ; il suffit que cette moitié réclame la licitation du navire, pour que la licitation soit de droit. Il n'y a plus lieu désormais aux distinctions que fait Valin à cet égard.

Il est toujours bien entendu, comme l'observe M. Locré, d'après M. Bégouen, orateur du gou-

vernement, que l'égalité des voix, comme la majorité, ne se compte pas par le nombre des votans, mais par la quotité de l'intérêt dans le navire. — (*Voyez M. Locré, sur l'art.* 220).

D'un autre côté, on ne pourra jamais demander cette licitation, tant que les avis ne seront pas également partagés, c'est-à-dire, tant que la moitié en intérêt ne sera pas complète.

Ainsi, celui qui, étant propriétaire d'une portion du navire moindre que la moitié, veut sortir de communauté, n'a d'autre moyen que de vendre sa part à ses copropriétaires ou à un tiers. Alors, ne semble-t-il pas qu'il eût été convenable de décider qu'en cas de refus, de la part de la majorité, de consentir à la licitation, les refusans seraient tenus d'acquérir, à dire d'experts, la part de la minorité? Pourquoi n'appliquerait-on pas ici les principes de l'art. 219 du Code de commerce, relatifs au remboursement de la portion du capitaine congédié, dont nous avons parlé dans la section précédente? Car, qui voudra acheter la portion de la minorité, si la majorité est notoirement connue pour difficultueuse? Voilà l'inconvénient de l'Ordonnance, disait Valin; et cependant la loi nouvelle est muette à cet égard.

Mais sitôt que la moitié en intérêt a droit de demander la licitation du navire, la majorité ne peut-elle pas faire liciter et vendre le navire, malgré la minorité? La moitié requise pour la licitation se trouve dans la délibération de la majorité.

Le même auteur rapporte une sentence de l'amirauté de Marseille, en date du 20 juillet 1751, qui l'a décidé ainsi, sur la réclamation de *quinze* quirats qui demandaient la licitation de l'entier navire. Ils disaient aussi que si le partage égal des opinions suffit pour être en droit de requérir la licitation, à plus forte raison le concours des quinze quirats devait opérer le même effet.

On leur répondait, continue Émérigon, qu'en règle générale, nul n'est obligé de vendre la portion qu'il a en la chose indivise; que cette règle cesse, il est vrai, à l'égard du navire commun, mais seulement dans le cas du partage égal d'opinion : *quæ, mutuo concursu, sese impediunt;* que le navire ne pouvant être ni matériellement partagé, *qui navem dividit, perdit,* ni faire voile en même tems pour deux endroits opposés, la licitation devenait alors nécessaire; que dans le cas contraire, c'est-à-dire dans le cas de la majorité, n'y ayant aucun partage égal d'opinions, le plus grand nombre avait alors l'autorité de diriger la navigation suivant son bon plaisir; que par conséquent, on n'était pas au cas de la licitation forcée.

Tant que les avis ne seront pas partagés, dit Valin, sur l'art. 6 du titre des propriétaires, il ne sera nullement question de la licitation forcée.

Mais ce principe de licitation est-il également applicable à la société de plusieurs navires? Valin, sur le même article, rapporte une espèce dans laquelle la question s'est élevée entre les copropié-

taires de trois navires qu'ils avaient fait construire à frais communs.

Un d'entre eux, dégoûté de cette société, et souhaitant s'en retirer, prit contre les deux autres copropriétaires des conclusions à fin de partage des trois navires; mais il en fut débouté par une sentence de l'amirauté des Sables-d'Olonne, du 11 janvier 1754.

Consulté sur le bien ou mal jugé de cette sentence, Valin fut d'avis du bien jugé, fondé sur ce que, quoiqu'il ne soit question dans la loi que d'un seul navire en société, la raison est néanmoins la même pour le cas de plusieurs navires aussi en société, parce que chaque navire fait un objet à part, dans lequel chaque associé a réellement sa portion indivise, et qu'ainsi, par rapport à chaque navire, c'est comme si la société n'était composée que de lui seul.

Les motifs de décision de Valin sont incontestablement sans réplique.

Cependant, tout cela ne doit s'entendre qu'avec cette restriction, *s'il n'y a par écrit convention contraire;* car alors il n'y a plus à délibérer, et il ne s'agit que d'exécuter la convention purement et simplement, sans avoir égard à l'avis de la moitié ou du plus grand nombre des copropriétaires : aucun ne saurait déroger aux conditions une fois réglées d'une société.

Enfin, toutes les fois que la licitation est réclamée, il doit être permis à chaque copropriétaire de

demander que les étrangers soient admis à enchérir. C'est une règle générale et un moyen salutaire pour empêcher les effets du caprice et de la fraude.

Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 3, cap. 6, n°. 4, fol. 268, nous apprend qu'en plusieurs pays du Nord, de son tems, il n'était permis de vendre un navire qu'après plusieurs années, comme trois, six, sept ou dix ans. La faveur due au commerce maritime et aux associations nautiques, avait sans doute donné lieu à une telle prohibition.

D'après les règles que nous venons de rappeler, l'erreur dans laquelle est tombé M. Boucher, *loco citato*, est de toute évidence. Il suppose que quatre associés aient fourni chacun 15,000f, et que deux décident de vendre le navire, et que les deux autres décident de ne le point vendre. Dans ce cas, dit-il, comme il y aura société, aux termes de l'article 51, le différent devra être renvoyé devant des arbitres qui jugeront que le navire sera vendu, si son existence en association présente des pertes à éprouver ultérieurement, et qui jugeront le contraire, s'il présente des avantages.

Ce n'est point ici le cas de l'arbitrage forcé dont parle l'art. 51 du Code de commerce, en matière de société. Si de quatre associés copropriétaires d'un navire, qui ont fourni chacun 15,000f, deux veulent vendre le bâtiment, et deux ne le veulent pas, comme il y a ici égalité de voix, qu'il y a partage égal d'avis, c'est le lieu de procéder à la

TITRE IV.

DU CAPITAINE.

CAPITAINE, *maître* ou *patron*, sont à proprement parler des mots synonymes, en ce sens qu'ils désignent indifféremment celui qui commande un navire; mais dans l'usage, « on appèle » *capitaines* ceux qui commandent sur les vais» seaux de l'état équipés en guerre; on donne le » même nom à ceux qui commandent sur les vais» seaux des armateurs qui obtiennent des com» missions pour avoir la liberté de faire des prises » sur l'ennemi, ou de le rançonner. On nomme » aussi capitaine celui qui commande sur un vais» seau marchand destiné à un voyage de long » cours; mais ceux qui commandent sur des bar» ques marchandes, ou sur des vaisseaux mar» chands qui ne font pas de longs trajets se nom» ment, sur l'Océan, *maîtres*, et sur la Médi» terranée, *patrons*. » (*Voyez Praticien des juges et consuls*, *p.* 386). Targa dit que ceux qui commandent des barques et autres bâtimens destinés pour le petit cabotage, sont de simples patrons de navigation, et qu'il y a une extrême dif-

les craintes, ramener le calme dans les esprits, animer les bras les plus timides, et vaincre la fortune.

D'autres devoirs moins brillans, mais non moins essentiels, lui sont imposés : il faut qu'il ait soin de son navire et de la marchandise ; qu'il veille à la conservation dès victuailles, à la santé de son équipage, au bon ordre et à la plus exacte discipline. Il faut qu'il sache user de l'autorité que la loi lui donne. Il est *magistrat* dans son bord, et le pavillon qu'il arbore lui défère tous les pouvoirs que les circonstances rendent nécessaires.

S'il est chargé de la vente et des achats, il faut qu'il devienne *négociant*, et qu'il en remplisse tous les devoirs pour l'avantage de ses armateurs.

Le capitaine exerçant une espèce de magistrature à son bord, doit être respecté de son équipage ; aussi l'ancienne législation et la nouvelle lui défèrent une puissance et une sorte de juridiction capables de conserver ou de rappeler le bon ordre dans le navire : *ad magistrum pertinet disciplina.* — (*Voyez Kuricke*, *p.* 748 ; *Targa*, *ch.* 12, *n°.* 17, *et Casa Regis*, *disc.* 136, *n°.* 14).

L'obéissance envers le maître, dit Valin, sur l'art. 22, titre du capitaine, a été perpétuellement recommandée à l'équipage. Le capitaine a le pouvoir d'infliger certaines peines aux mutins, aux ivrognes, aux querelleurs, à ceux qui maltraitent leurs camarades, et à tous ceux, en un mot, qui troublent l'ordre et le service, ou qui commettent

bord, l'est à plus forte raison aux capitaines des navires marchands; et d'ailleurs, une instruction du ministre de la marine, du 28 brumaire an 7, décide, d'après les ordres du gouvernement, que les lois sur la discipline et la répression des délits maritimes s'appliquent à ceux qui servent sur les navires particuliers.

Au reste, on sent fort bien que les peines établies par cette loi de discipline ne regardent que les matelots et les officiers mariniers, et nullement les officiers majors, auxquels le capitaine peut seulement ordonner les arrêts.

On sent également qu'aucune de ces peines ne peut être ordonnée par le capitaine seul : il ne peut le faire, comme le dit l'Ordonnance, que par l'avis du pilote et du contre-maître, et des autres officiers majors, s'il y en a sur le navire.

Cependant on a vu des capitaines se donner la licence de maltraiter, avec ou sans sujet, ceux de leurs gens qui ont commis des fautes à leurs yeux, et même se porter aux derniers excès de la brutalité à leur égard. Un capitaine qui serait convaincu en justice d'avoir ainsi maltraité un matelot, au lieu de le faire punir conformément à la loi, serait lui-même sujet à punition, et à être interdit de commander tout navire, sans préjudice de tous dommages et intérêts. — (*Voyez art.* 32 *de la loi du* 22 *août* 1790).

La punition des crimes capitaux, et toute application de peines afflictives ou infamantes et d'in-

infractions qui résultent des différentes obligations imposées à chaque individu qui compose l'équipage d'un navire, depuis le capitaine jusqu'au dernier mousse. On a voulu, à différentes fois, remédier à cet inconvénient par divers réglemens d'administration publique, tous plus incohérens les uns que les autres : ce qui faisait dire au savant Émérigon que cette multiplicité de lois, toutes disparates, est une preuve que la matière n'a jamais été bien entendue.

La classification des délits maritimes est aussi nécessaire que leur définition, puisque toute lacune, toute incertitude sur l'un ou sur l'autre point, peuvent donner lieu à l'impunité du délinquant, ou à l'arbitraire du capitaine. Il n'y a que trop souvent du vague et de l'incertain dans les lois nautiques, et le plus souvent une profusion inutile de punitions rigoureuses, qui n'a jamais rendu les hommes meilleurs. Pour qu'une peine soit juste, elle ne doit avoir que le degré d'intensité qui suffit pour éloigner les hommes du crime : le meilleur frein n'est pas tant la sévérité de la peine que la certitude d'être puni.

Il faut avoir une juste idée des hommes, pour poser des bornes salutaires à leurs penchans ; et qu'on n'aille pas s'imaginer qu'on connaîtra les passions les plus favorites des gens de mer, et les remèdes les plus sûrs pour en arrêter le cours, parce qu'on aura passé quelques instans dans des ports de mer : il faut avoir vécu dans ces ports,

» il, qui, d'après ses études et son expérience, se » croit assez instruit pour commander, peut s'an- » noncer comme capitaine, maître ou patron, et » tout propriétaire peut donner cette commission » à qui bon lui semble. » Ce jurisconsulte, tout en rappelant l'ancienne législation, les ordonnances de 1584 (*art.* 86 *et* 87), et de 1681, liv. 2, tit. 1er, qui assujétissaient les capitaines, maîtres ou patrons, à un apprentissage, et à la réception, après examen, et qui défendaient aux propriétaires d'en choisir et établir d'autres que ceux qui auraient été reçus dans les formes établies, a cru que le nouveau Code de commerce ne répétant point ces dispositions, il s'ensuivait que l'état de capitaine était libre, ainsi que la confiance des propriétaires. Il n'a pas fait attention que le législateur a laissé en arrière tout ce qui concerne l'administration et la police maritime, et toutes les dispositions des anciennes lois, qu'il a envisagées comme réglementaires, pour borner uniquement ses vues aux propriétés commerciales.

Au Code de commerce, à cette loi purement civile, succédera sans doute une loi de police et pénale, applicable à la marine marchande; mais en attendant ce bienfait, et pour tout ce qui n'a pas été prévu et statué par le nouveau Code de commerce, on doit suivre les dispositions de l'Ordonnance de la marine, les lois politiques et les actes d'administration qui l'ont suivie, complétée ou modifiée.

lité, n'empêcherait pas qu'elles n'eussent leur exécution, dans l'intérêt des tiers de bonne foi, sauf sa responsabilité envers ceux qui l'ont nommé.

Ces principes trouveront leur application dans le cours de ce titre, qui est sans contredit l'un des plus importans de notre législation commerciale maritime.

Le législateur a senti que, dans les grandes expéditions maritimes, qui transportent à des distances immenses les capitaux des commerçans, leurs spéculations, comme leurs fonds, sont à la discrétion du capitaine qu'ils ont choisi, et que, si leur confiance doit être sans bornes, puisque tous moyens d'action et de surveillance leur sont interdits, la conduite de leur mandataire doit être au-dessus de tout reproche.

Le commerce, encouragé par le gouvernement, doit fleurir sous la protection tutélaire de la loi; mais cette protection serait illusoire, si la justice, par des décisions sages et érudites, ne le garantissait pas des attaques que la mauvaise foi dirige souvent contre lui. Le commerce ne se soutient et n'acquiert d'étendue que par l'emploi d'agens intermédiaires; mais cet emploi ne serait plus une ressource, si la confiance qu'on est contraint de leur accorder pouvait être impunément trahie.

En considérant la nature des pouvoirs et dés fonctions du capitaine, et la qualité dans laquelle il agit, on concevra aisément qu'il doit être soumis à la responsabilité la plus minutieuse. D'un côté, outre la fortune de tous les intéressés au navire et à son chargement, le salut, la vie de l'équipage et des passagers ne lui sont-ils pas encore confiés? Il est le maître absolu de sa conduite sur les mers; le salut de tous dépend de sa vigilance et de sa fermeté, de la confiance qu'il inspire, et de la rapidité de l'obéissance qu'il commande. D'un

prévoir, dit Émérigon, il est en faute, et il cite Stracha, *de nautis*, part. 3, n°. 26.

Il est en faute, s'il a failli par ignorance de son art : *Imperitia culpæ adnumeratur*, dit la loi 132, ff *de regulis juris;* Stracha, *loco citato*, n°. 32 et suivans ; Kuricke, etc.

Le capitaine est obligé de bien agréer, calfeutrer et conditionner son navire, afin d'arriver à bon port, et que les marchandises soient rendues saines et sauves au lieu de leur destination. Il est de règle et d'usage, observe Valin, sur l'art. 8 du titre du capitaine, que dès que le capitaine est choisi, et que ses conventions sont faites, il fasse la visite du navire qu'il doit commander, pour reconnaître ce qu'il y a à y faire, et y faire travailler convenablement à l'instar du capitaine de haut bord; qu'il visite les cordages, voiles, et autres agrès et apparaux, les vivres et autres approvisionnemens, et qu'il veille au radoub, et à tout ce qui concerne l'équipement, l'avitaillement et le chargement du navire. — (*Voyez Ordonnance de* 1689, *tit.* 3 *et* 7, *et d'ailleurs toutes les autorités citées par Émérigon; Consulat de la mer, ch.* 62, *etc.; l.* 19, § 1, *ff locati; l.* 6, § 4, *de actione empti; l.* 29, *ff eod.*)

Le capitaine serait en faute, s'il avait chargé son navire outre mesure, et si cette surcharge eût donné lieu à quelque sinistre. — (*Voyez art.* 46 *de l'Ordonnance de Wisbuy; art.* 10 *du Réglement d'Anvers; ch.* 22 *des lois rhodiennes; l.* 7, § 2; *l.* 27, § 23, *ff ad leg. aquil, etc.*)

équipage trop peu nombreux et évidemment insuffisant pour conduire le navire, comme il n'arrive que trop souvent aujourd'hui, par un esprit de parcimonie mal entendue. Il compromettrait non seulement les intérêts des propriétaires, mais encore ceux des chargeurs ; il exposerait la vie de l'équipage et des passagers, dont il doit compte à la société, à l'état. — (*Voyez Casa Regis, Disc.* 23, *n°.* 67 ; *Stracha, de nautis, n°.* 35.)

Par le droit romain, il n'était permis de naviguer que depuis le 1er. avril jusqu'au 1er. octobre : *Ex kalendis aprilis, in diem kalendarum octobris. Loi* 3, *C. de naufragiis.* Il en était de même à Athènes ; pendant l'hiver la mer était close : on n'avait pas encore inventé la boussole.

Aujourd'hui, à l'aide de cette invention, il est permis de naviguer en tous tems. Depuis la découverte du Nouveau-Monde, l'audace et la science de nos navigateurs connaissent peu de dangers.

Cependant, si le capitaine mettait à la voile avec un tems évidemment mauvais, et qui présageât les plus grands risques, il répondrait des évènemens : *Si....,* dit la loi 13 du digeste *de locat., quo non debuit tempore.... tunc ex locato agendum.* Loi 36, § 1, *ff de rei vindicatione : Culpâ reus est, qui navem adverso tempore navigatum misit, etc.* — (*Voyez Stracha, de nautis, part.* 3, *n°.* 2 ; *Roccus, de nautis, note* 56).

Il peut néanmoins exister des circonstances qui forcent le capitaine à partir ; mais dans ce cas,

opérations, si le tems l'y invite : *Cùm prosperior flatus invitat. Loi* 6, *C. de navicul.; loi* 2, § 8, *ff si quis cautionib.* L'Ordonnance de la Hanse-Teutonique, art. 11, porte : « Deux ou trois jours » après que le navire sera chargé, le *maître* est » tenu de faire voile, si le vent est bon, et ce, à » peine de deux cents livres d'amende. »

Cette peine pécuniaire, observe Émérigon, t. 1, p. 398, n'est pas la seule que le capitaine négligent encoure; car si sa négligence a donné lieu au sinistre occasionné par la tempête, il en répond; et il cite la loi 122, § *challimachus* 1, *ff de verbor. oblig.*, Kuricke, etc.

Mais le capitaine est excusé, ajoute ce savant jurisconsulte, si, pour cause de maladie ou autre empêchement légitime, il ne lui a pas été possible de profiter du tems favorable. — (*Loi* 10, § *ad legem rhod. de jactu, etc.*)

Le capitaine est en faute, s'il n'est pas dans son navire à l'entrée et à la sortie des ports, havres et rivières. — (*Art.* 227 *du Code de commerce. Voyez la sect.* 7 *de ce titre*).

S'il a pu éviter l'ennemi, et qu'il ne l'ait pas fait, le capitaine est responsable des évènemens. — (*Voyez Guidon de la mer, ch.* 11. *art.* 2; *Roccus, not.* 41).

Il serait bien plus coupable, s'il était convaincu d'avoir livré aux ennemis, ou *malicieusement* fait échouer ou périr son vaisseau. L'Ordonnance de la marine, titre du capitaine, art. 36, prononce

resistere non poterat, excusatur. Resistere enim et se defendere debet, cùm potest; et dolo facere videtur, nauta, qui cùm posset, non resistit.—(*Voyez Stracha, de nautis, part.* 3, *n°.* 50; *Casa Regis, Discours* 23, *n°.* 75).

Le capitaine qui livre son navire à l'ennemi est non seulement traître à sa patrie, mais il viole encore la foi publique, en rendant prisonniers les gens de son équipage, et en transportant frauduleusement à autrui un bien dont il n'était que le dépositaire.

Tout crime qui viole la foi publique est digne par cela seul d'une peine grave. L'Ordonnance de la marine prononce également cette peine grave contre le capitaine ou maître qui *malicieusement* fait échouer ou périr son vaisseau. (*Art.* 36, *titre du capitaine*).

On sent parfaitement bien qu'il n'y a rien à imputer au capitaine, s'il est prouvé que l'échouement était nécessaire pour se garantir d'un naufrage absolu.

Du même principe établi par l'Ordonnance de la marine, il suit encore que ceux qui, sur de fausses factures et chartes-parties, feraient faire des assurances sur des navires et chargemens supposés, seraient passibles de peines afflictives et infamantes.

Il en serait de même contre des capitaines qui, au détriment des assureurs, et de concert avec de prétendus chargeurs, feraient périr leur navire, après y avoir simulé des chargemens. Valin rap-

L'art. 610 du Code du 3 brumaire de l'an 4, prescrivit aux tribunaux criminels « de se confor» mer à toutes les dispositions, tant du Code pénal » de 1791 que des autres lois pénales émanées, » soit de l'Assemblée législative, soit de la Con» vention nationale, auxquelles il n'avait pas été » dérogé. »

Dispositions bien exclusives des lois anciennes, sur-tout en ce qui pouvait concerner les peines capitales.

Le Code pénal actuel, dans la sect. 3, a classé tous les crimes et délits résultant de destructions, dégradations et dommages; mais toujours même silence sur ce crime du capitaine.

D'un autre côté, ajoutaient-ils, le nouveau Code de commerce, tit. 4, art. 221 et suivans, a tracé les devoirs du capitaine, et aucune disposition ne parle de la peine capitale dans l'hypothèse présente.

Or, si d'un côté le Code de commerce est muet à cet égard, tout en expliquant les obligations qu'un capitaine doit remplir; et si, de l'autre, il existe dans le Code pénal des dispositions sur la destruction des navires, on ne peut pas dire que la législation nouvelle n'ait rien réglé sur cette matière, et qu'on soit dans la nécessité de recourir aux lois anciennes, à l'Ordonnance de 1681, pour faire punir un capitaine qui aurait *malicieusement* fait échouer ou périr son vaisseau.

Les lois et réglemens anciens ne peuvent être

» détaché de cette belle Ordonnance (de l'Ordon- » nance de 1681), disait l'orateur du gouverne- » ment, tout ce qui appartient à l'administration, » à la police, au droit public, et qui n'a pas été » jugé devoir faire partie du Code de commerce » maritime, etc. »

Ainsi, le législateur de 1807 ne s'est occupé ni de la police de la navigation, ni des contraventions, ni des crimes, ni des délits du capitaine en cours de voyage, ni des peines à infliger dans tous ces cas. Ces crimes, ces délits ont été réservés pour un Code particulier, et sont toujours restés sous l'empire des dispositions de l'Ordonnance de la marine de 1681, jusqu'à ce qu'il n'y ait été pourvu par une loi particulière, une loi spéciale. Ainsi, on ne saurait dire qu'il existe une loi sur la matière, et que l'on ne peut plus recourir à la loi ancienne.

Si le Code de commerce parle des obligations du capitaine, et s'il trace la série de ses devoirs, ce n'est qu'en ce qui concerne son administration civile, sa responsabilité pécuniaire, et les dommages et intérêts auxquels donne lieu sa mauvaise gestion. Toutes les dispositions de ce Code ne regardent que les intérêts résultant des transactions commerciales maritimes ; elles n'ont aucun rapport avec les intérêts de la vindicte publique, pour la punition des crimes et délits du capitaine qui aura *malicieusement* fait échouer ou périr en mer son navire.

» *d'une mine*, ou disposé une mine pour détruire
» les bâtimens, maisons, édifices, navires ou vais-
» seaux, sera puni de mort. » On sait qu'une mine est une cavité souterraine pratiquée sous un bastion, sous un rempart, sous un édifice, sous une maison, sous un navire, etc., pour les faire sauter par le moyen de la poudre à canon; et que, par conséquent, en ce qui regarde ce dernier objet, un navire ou vaisseau, la mine, cette cavité souterraine, ne peut avoir lieu que lorsque le navire ou vaisseau est dans le chantier ou dans le port sur les vases, et non pas lorsqu'il est en mer; c'est-à-dire pendant le tems de sa navigation.

Ces crimes sont donc des crimes ordinaires et indépendans de la navigation du navire, qui rentrent dans la nature des faits de tous individus quelconques, et qui sont sous le domaine des lois pénales ordinaires. Ils ne regardent pas plus le capitaine que tous autres particuliers, et ils peuvent être commis, quoiqu'il n'y ait même pas de capitaine de nommé au navire. Ce n'est point ici un *fait* spécial de l'administration du capitaine dans l'exercice de ses fonctions.

On ne peut donc pas dire que les trois Codes dont il s'agit se soient occupés de la punition de crimes et de délits qui regardent spécialement les fonctions du capitaine en cours de voyage, concernant l'échouement et la perte volontaire de son navire. Ces lois spéciales maritimes, ces lois pénales et de police, tant de fois promises, sont en-

moyen d'une mine pratiquée ou autrement, cette disposition, comprise sous le titre général de *destructions, dégradations, dommages*, ne peut être tout au plus considérée que comme une disposition *détachée*, qui ne forme pas un système complet de législation, et qui, par conséquent, n'est point dérogatoire à la loi spéciale qui l'a précédée.

On sent d'ailleurs que, par la nature des choses, la navigation commerciale demande des lois pénales pour la répression et la punition des crimes et des délits qui la concernent, comme il en existe pour la navigation des vaisseaux de l'état. Sous l'ancien régime, il existait plusieurs ordonnances pour la marine militaire, et sur-tout les ordonnances des 15 avril 1689 et 25 mars 1765. De son côté, la marine marchande avait les dispositions pénales de l'Ordonnance de 1681.

Depuis la révolution, le législateur, « jugeant » les lois pénales suivies jusqu'à ce jour dans les » escadres et sur les vaisseaux de l'état, incompa- » tibles avec les principes d'une constitution libre », rendit la loi du 22 août 1790, qui est aujourd'hui le Code pénal de la marine militaire, avec les modifications qui ont pu y être faites.

Mais on n'a point touché aux dispositions pénales de l'Ordonnance de 1681; et ces dispositions régissent encore la navigation du commerce, en ce qui regarde la qualification et la punition des délits et des crimes du capitaine, qui fait malicieusement échouer ou périr son navire.

tion, comme semblerait le donner à entendre Émérigon, t. 1er, p. 444, impose même au commandant du convoi l'obligation « de rendre compte au » ministre de la marine de la conduite des capi» taines marchands *qui navigueront mal*, ou qui » retarderont la marche du convoi. »

Ainsi cette loi, au lieu d'adoucir la peine, établit un degré de surveillance de plus. — Le capitaine doit obéir aux ordres et aux signaux du commandant du convoi, et ne peut jamais s'en écarter que par force majeure.

Si, par convention, des navires s'associent pour aller *de conserve*, et avec promesse de ne point s'abandonner, le capitaine qui manque à cette obligation réciproque de se défendre et de se protéger les uns les autres pendant le voyage, est en faute et répond des dommages et intérêts. La Hanse-Teutonique, art. 17, dit : « Si quelques navires » font compagnie entre eux, seront obligés de la » tenir et s'attendre l'un l'autre, à peine de payer » tout le dommage que les autres recevront de » l'ennemi ou des pirates. »

Hévin sur Frain, t. 1er, p. 340, rapporte un arrêt du Parlement de Rennes, de 1655, qui a décidé, d'après ces principes, qu'en pareil cas, la prise de quelques-uns des navires, les autres ayant fui, devait être supportée par les autres, par *contribution*. Cela paraît extrêmement juste.

De même, dans l'association de plusieurs navires pour la pêche, si l'un vient à périr, les inté-

tione, sans pouvoir dévier ni relâcher, à moins qu'il n'y soit forcé par le gros tems ou par la crainte de l'ennemi ; ce qu'il doit constater, conformément aux art. 242, 244 et 245 du Code de commerce. Le Consulat de la mer, ch. 99, 107 et 219, défend aux patrons de toucher sans nécessité dans les ports de la route, à peine de tous dommages et intérêts. — (*Voyez Droit anséat.*, *tit.* 3, *art.* 15).

L'Ordonnance de Wisbuy, art. 53, porte « Que » si un navire frété pour un havre entre néanmoins » dans un autre, le maître est tenu de se purger, » moyennant serment, *ensemble deux ou trois de* » *ses matelots*, que ç'a été par contrainte et par » nécessité qu'ils ont fait cette fausse route. »

L'art. 6, titre des rapports, de l'Ordonnance de la marine, veut que « si, pendant le voyage, le » maître est *obligé* de relâcher en quelque port, il » déclare au lieutenant de l'amirauté du lieu *la cause de son relâchement.*

Un des principaux devoirs du capitaine ou maître, observe Valin, sur l'art. 24, titre du capitaine, étant de faire son voyage à droiture, il *prévarique*, s'il fait fausse route, ou si autrement il allonge son voyage, en entrant sans nécessité dans quelque port, même du royaume, *quoique sur sa route.*

A plus forte raison est-il coupable, ajoute ce célèbre commentateur, s'il entre aussi sans nécessité dans un havre étranger, soit ami ou ennemi. Il se rend même suspect par là de quelque

s'appuie de l'art. 19, ch. 5, du Guidon de la mer, et de Cleirac, sur le vingt-quatrième des Jugemens d'Oleron, not. 3. Si, au contraire, ils ne sont pas pratiques des côtes, rivières, havres ou ports où ils abordent, les capitaines doivent prendre des pilotes côtiers.

Néanmoins, nous pensons avec Valin, sur l'article 10, titre des pilotes lamaneurs, de l'Ordonnance de la marine, « que, quoiqu'il soit libre à » tout maître de navire français ou étranger (con» tre la disposition de l'art. 90 de l'ordonnance de » 1584, par rapport à l'étranger), de prendre un » pilote côtier, ou de s'en passer; il est de la pru» dence qu'il en prenne, quelque connaissance » qu'il ait du port et de ses rades, et des rivières où » il veut entrer, ou dont il doit sortir. Sans quoi, » *prenant les dangers sur son compte*, il se rend res» ponsable de tout le dommage qui en pourra ré» sulter, tant envers le propriétaire du navire que » les marchands chargeurs. C'est la disposition ex» presse de la loi *item quæritur* 13, § *si magister*, » *ff. locati*, et celle de l'ordonnance de Philippe II, » roi d'Espagne, titre des avaries, art. 9, qui le » soumet, outre cela, à une amende de 100[l], sans » examiner s'il a été requis ou non par son pilote » ou son équipage de prendre un lamaneur, comme » l'ordonnance de Wisbuy semble le désirer. » — » (*Voyez art.* 44 *et* 59).

« On ne peut donc que blâmer un capitaine ou » maître, qui, *par vanité ou autrement*, refusera

frage; et le Droit anséatique défend aux capitaines de coucher hors de leur bord sans nécessité, à peine d'amende arbitraire.

Cette législation a été mitigée par l'art. 13 du titre du capitaine, de l'Ordonnance de la marine, et par l'art. 227 du nouveau Code de commerce, qui porte que, « le capitaine est tenu d'être en » personne dans son navire, à l'entrée et à la sortie » des ports, havres et rivières. » D'où il suit que, lorsque le navire est dans un port, ou en rades sur ses ancres, il n'est pas absolument défendu au capitaine de descendre à terre, et même d'y coucher, pourvu qu'il y ait à bord des gens capables d'avoir soin du navire. — (*Voyez ce qui est dit à la sect. 7 de ce titre*).

S'il pouvait encore exister de ces grands coupables dont parle la loi 10, ff *de incendio, ruinâ*, qui pratiquent des feux, la nuit, pour attirer les nautonniers sur un écueil et dans des lieux périlleux, afin d'y faire perdre les navires et les dépouiller, et contre lesquels l'art. 45, titre des naufrages, de l'Ordonnance de la marine, prononce la peine de mort, on pourrait, suivant les circonstances, excuser un capitaine qui, croyant que l'endroit où le feu trompeur paraît est le port, y dirige sa route.

Mais il serait difficile, observe Émérigon, d'excuser en pareil cas le capitaine, si, ayant pu prendre un pilote côtier, il avait négligé cette sage précaution. — (*Voyez Émérigon, t. 1, p. 402, et*

ritimo, lib. 2, *cap.* 1, *n°.* 9, *qui nous donne une idée si parfaite des qualités dont un capitaine doit être pourvu, et des devoirs qu'il doit remplir dans ses importantes fonctions*).

La responsabilité du capitaine ne cesse que par la preuve d'obstacles de force majeure. — (*Voyez ci-après la sect.* 10 *de ce titre*).

Parmi nous, toutes les espèces de fautes du capitaine, soit qu'il y ait simple faute, ou dol, imprudence ou défaut de soins, soit qu'il y ait impéritie ou prévarication, sont appelées *baratteries de patron.* Nous aurons occasion d'en parler au tit. 10, des assurances, sect. 22.



---

maritimes non procédant de son fait ou de sa faute, ni de ceux de ses gens, et par conséquent c'est lui qui est obligé de les livrer, *aux termes des connaissemens*, qui forment à cet égard, observe Valin, son engagement spécifique. Il doit donc remettre les marchandises telles qu'il les a reçues, et telles qu'elles doivent être describées et spécifiées dans les connaissemens, conformément à l'art. 281 du Code de commerce.

L'art. 9, titre du capitaine, de l'Ordonnance de la marine, portait : « Demeurera responsable de » toutes les marchandises chargées dans son bâti- » ment, dont il sera tenu de rendre compte *sur* » *le pied des connaissemens.* » Quoique le nouveau Code n'ait point répété ces dernières dispositions, le capitaine n'est pas moins tenu de cette obligation. Les expressions, *sur le pied des connaissemens*, de l'ancienne loi, ne s'appliquent point, ni ne peuvent s'appliquer au prix de la marchandise, puisque le connaissement n'en fixe aucun, mais seulement à la quantité et à la qualité.

Si le capitaine ne représentait pas toutes les marchandises portées au connaissement, il serait tenu de payer la valeur de celles non représentées, au prix du lieu de la décharge, déduction faite du fret entier dû par ces marchandises. (*Argument tiré de l'art. 234 du Code de commerce*).

S'il les représentait avariées, il serait tenu des dommages et intérêts (*art. 98 du Code de commerce*), à moins qu'il ne prouvât la force majeure.

» que qu'elles ont été chargées. Mais, en ce qui » concerne la qualité spécifique, intérieure ou non » apparente, comme s'il est dit que l'indigo est » cuivré ou bleu, sec et bien conditionné, que les » toiles sont de telle et telle espèce, et que, dans » telles caisses sont des marchandises de telle qua- » lité, etc., le connaissement n'engage point en » cette partie, à moins qu'il n'y eût preuve que les » barriques eussent été défoncées, que les ballots » eussent été ouverts, ou de quelqu'autre prévari- » cation de la part du maître ou des gens de l'équi- » page. — (*Voyez aussi Pothier, Charte-partie, n°.* 17).

C'est pour éviter toute difficulté sur ce point que la plupart des capitaines ajoutent à leur signature, au bas du connaissement, ces mots, *sans approuver*, ou *que dit être;* clause qui signifie que le chargeur *a dit* que les marchandises étaient de telle qualité et quantité, sans que le capitaine l'ait vérifié.

Par le moyen de cette clause, le capitaine n'est point garant *du poids ou de la mesure*, ni *de la qualité.* — (*Voyez Consulat de la mer, ch.* 266; *voyez Valin*, loco citato, *et Émérigon, t.* 1, *p.* 327, *qui rapporte plusieurs décisions qui l'ont jugé de cette manière*).

Cependant, si cette clause dispense le capitaine de la responsabilité *intérieure*, elle ne le décharge pas de la responsabilité du nombre des tonneaux, des caisses et des ballots. — (*Voyez les mêmes au-*

dans l'acte qu'il dresse lui-même, parce qu'il doit connaître ce qu'il fait, et rendre un compte exact de sa gestion. Les capitaines furent condamnés à payer le *déficit.*

En effet, un capitaine chargé d'acheter des marchandises et de faire le chargement de son navire, doit absolument savoir de quelle qualité sont ces marchandises, et combien elles pèsent; autrement la clause *que dit être*, dont il ne manquerait jamais de se servir, serait une porte ouverte à la mauvaise foi, à la fraude et à la friponnerie. Le capitaine est ici un mandataire qui répond non seulement du dol, mais encore des fautes qu'il commet dans sa gestion. — (*Voyez art.* 1992 *et* 1993 *du Code civil*).

Cependant il faut faire remarquer, avec notre savant jurisconsulte, que si le *manque* ou *déficit* était minime (ce qui dépend de l'arbitrage du juge), on ne s'y arrêterait point; car le mandat est un contrat de bonne foi où l'équité ne doit pas être oubliée. La manière de mesurer produit toujours quelque différence : *Modicum, pro nullo reputatur;* et on ne traite pas un capitaine-commissionnaire, dit-il, avec l'âpreté d'un ennemi : *Nec amarè, nec tanquàm inter infestos.*

Casa Regis, Disc. 10, n°s. 55 et 124, soutient que, quoique la clause *que dit être* diminue de beaucoup la foi du connaissement dans lequel elle est insérée, le connaissement ainsi modifié n'en a pas moins de force contre les assureurs. Émérigon

— (*Voyez Consulat de la mer*, *ch.* 59, 61 *et suivans; Casa Regis*, *Disc.* 19, 33, *etc.*)

Le vingt-septième des Jugemens d'Oleron donne pour exemple un chargement de vin. « Si, en guin-
» dant les vins, il advient qu'ils laissent une brosse
» ouverte au tonneau que l'on guinde, ou qu'ils ne
» l'aient pas bien amarré aux cordes au bout de la
» nef, et le tonneau se défraude, chet et se perd,
» et en chéant il tombe sur un autre tonneau, et
» sont tous deux perdus. Lors le *maître* et mari-
» niers le doivent rendre aux marchands, et les
» marchands doivent payer le fret desdits ton-
» neaux, par raison qu'on leur doit payer au fur
» que les autres seront vendus, etc. » Et veut dire ce jugement, observe Cleirac, que les mariniers doivent payer en propre, et réparer les accidens qui arrivent par leur *étourdissement*, sottise et négligence.

Il en serait de même si, dans l'arrimage des marchandises, on n'avait pas eu soin de mettre *dessus* les caisses les moins fortes et les plus séches, de sorte qu'elles en auraient souffert. Le capitaine serait passible du dommage qu'il aurait occasionné par son défaut de précaution. +

Émerigon, t. 1er, p. 377, rapporte une espèce assez singulière, qui était alors soumise à la décision de l'amirauté de Marseille. Il s'agissait de savoir si le capitaine est tenu des dommages causés par les *rats*.

Voici la disposition du Consulat, ch. 63 et 66 :

+ may have to pay owners of goods the profits lost, even.

mette par lui-même ou par le ministère de quelques-uns de ses gens, soit qu'il le laisse commettre, outre l'obligation de payer la valeur des marchandises volées, avec dommages et intérêts, le capitaine est encore passible de la peine portée par le § 4 de l'art. 386 du Code pénal, à raison de son manquement de fidélité, et de l'abus qu'il a fait de la confiance des propriétaires et de l'armateur, envers lesquels il s'est rendu coupable par là d'avoir violé le dépôt qu'ils lui ont remis en mains.

Il en est de même quant à l'altération des marchandises, à laquelle le capitaine ou patron peut donner lieu, comme s'il soutire, ou s'il souffre qu'on soutire en tout ou en partie des barriques de vin ou d'autres liqueurs; s'il en procure le coulage par quelque autre voie; s'il les altère par le mélange de substances malfaisantes; s'il tire d'excellent indigo ou café d'une futaille, pour y en substituer d'une mauvaise qualité ou inférieure, etc.; outre les dommages et intérêts, il est encore passible de la peine portée par l'art. 387 du Code pénal, néanmoins avec ses modifications, d'après les circonstances du fait.

L'art. 35, titre du capitaine, de l'Ordonnance de la marine, portait que « si le maître commet » quelque larcin, souffre qu'il en soit fait dans son » bord, ou donne frauduleusement lieu à l'altéra» tion ou confiscation des marchandises ou du » vaisseau, il sera puni *corporellement.* »

» sol la livre des gages d'un chacun. C'est une » perte, dit-il, qui se régale sur eux tous, non par » têtes précisément, mais eu égard au prix de » leurs gages. »

Ce tempérament peut paraître judicieux; mais est-il bien dans les véritables principes? Il n'y a vraiment de responsable que celui qui est chargé exclusivement de la surveillance et du dépôt; or, par l'art. 222 du Code de commerce, le capitaine seul est responsable des marchandises qu'il reçoit dans son navire. Les lois anciennes de la mer, ainsi que les nouvelles, chargent le capitaine de la responsabilité des vols faits, et des dommages causés par les matelots, à moins qu'il ne justifie qu'il n'a pu les empêcher. — (*L.* 6, *ff liv.* 4, *tit.* 9, § 3, *et liv.* 4, *tit.* 1er, *de xerc. act.*; *l.* 1re *du tit.* 9, *nautæ*, *caupones*).

C'est une faute de sa part, et dont il doit répondre, si, sans nécessité, le capitaine charge sur un autre navire les marchandises qui lui ont été confiées, l'autre navire fût-il même meilleur que le sien. Dans le cas de perte de ces marchandises, même par force majeure, il est passible de tous dommages et intérêts, et il doit en payer la valeur au prix du lieu de la décharge, et déduction faite du fret. — (*L.* 13, *ff locati conducti*, *et l.* 10, § 1, *ff ad legem rhodiam. Voyez Stypmanus, ad jus maritimum, cap.* 10, *n°.* 215; *Kuricke, ad jus hanseaticum, art.* 16, *tit.* 3, *n°.* 6).

Tel est aussi l'esprit du nouveau Code de com-

chose eût également péri dans le navire désigné : *Utiquè cùm interritura esset ea res. L.* 14, § 1, *ff depositi*. C'est aussi la doctrine de Mornac, sur la loi 10, ff *de leg. rhod.*, observe Émérigon, et de Santerna, part. 3, n°. 35, ainsi que de Casa Regis, Disc. 1, n°. 35, Disc. 226, n°. 38.

Cette décision n'aurait pas lieu en matière d'assurance, parce que, d'après les principes du contrat, l'assurance a été annulée de plein droit, *ipso jure*, par le seul fait du non chargement sur le navire désigné ; par conséquent, le sort des deux bâtimens est devenu étranger aux assureurs. « Le » contrat d'assurance est résolu de plein droit, dit » Pothier, n°. 69, aussitôt qu'on s'est écarté de *la* » *loi du contrat*, en chargeant les marchandises » sur un autre vaisseau que celui sur lequel elles » doivent être chargées. » Telle est la règle vis-à-vis des tiers, sur laquelle nous reviendrons à la sect. 20 du tit. 10 ci-après.

Mais, par rapport aux chargeurs, il faut dire, avec la loi rhodienne et le commentateur Valin, que dans ce cas il n'en est pas ainsi. « Navire pour » navire, cela doit être égal aux chargeurs, dès » que tous les deux ont péri. Ils auraient perdu » tout de même, quand il n'y aurait pas eu de » changement de navire. »

Cependant, il faut faire observer avec Émérigon, que cette doctrine n'est néanmoins admissible que dans l'hypothèse que le chargeur n'ait pas fait faire d'assurances de sa marchandise. Si le

Il arrive quelquefois que des armateurs nomment un préposé spécial qu'on appèle *subrecargue*, pour veiller à la conservation et vente des marchandises qu'ils ont chargées eux-mêmes, pour en acheter d'autres destinées au retour, et pour recevoir les frets et loyers dus par les passagers et autres qui ont fait des chargemens partiels. Dans ce cas, le capitaine n'est plus responsable, et ses pouvoirs sont diminués d'autant. Comme ce préposé particulier est choisi par les armateurs, il les oblige de la même manière qu'un commis, qu'un mandataire engage son mandant; et le capitaine ne répond de rien; mais il faut faire observer que quelles que soient sa qualité et son autorité, ce *subrecargue* n'a rien à ordonner de relatif au gouvernement du navire, ni à sa navigation.

En général, le mandat d'un subrecargue ne s'étend qu'à la gestion de la cargaison, et à la surveillance de tout ce qui a trait à l'expédition en cours de voyage. Ce mandat cesse dès que le navire est retourné au lieu de l'armement. Là, toutes les actions relatives à l'armement résidant sur la tête de l'armateur, doivent être intentées contre lui seul, et lui seul a le droit de former les demandes qui en dérivent.

Au reste, il ne faut pas perdre de vue que le propriétaire du navire est tenu des faits et des engagemens de son capitaine; mais que ce n'est que jusqu'à concurrence du navire, du fret et de la marchandise, comme nous le disons à la sect. 1 du tit. 3.

Ces salutaires prérogatives sont sagement conservées aux capitaines par les dispositions de l'article 223 du nouveau Code de commerce, qui porte : « Il appartient au capitaine de former l'équi-
» page du vaisseau, et de choisir et louer les mate-
» lots et autres gens de l'équipage ; ce qu'il fera
» néanmoins de concert avec les propriétaires,
» lorsqu'il sera dans le lieu de leur demeure. »

Cet article est pris de l'Ordonnance de la marine, art. 5, du titre du capitaine.

L'Ordonnance avait elle-même pris cette disposition, en partie dans le Consulat de la mer, ch. 55 et 195, dans le Droit anséatique, tit. 3, art. 2, et dans le Guidon de la mer, ch. 15, n°. 2.
« Il n'appartient qu'au maître, dit Cleirac, sur le
» treizième des Jugemens d'Oleron, de composer
» son équipage, et faire élection des compagnons
» qu'il a besoin. »

La seconde partie est copiée de l'ordonnance de la Hanse-Teutonique, art. 16. « Avant que de
» pouvoir arrher, ou prendre aucun matelot ou
» pilote, le maître doit être d'accord des gages qu'il
» lui doit donner avec le bourgeois ou les bour-
» geois, et ce à peine de vingt écus d'amende. »

En effet, le capitaine ne doit pas être entièrement absolu sur le choix de son équipage. La liberté qu'il a, à cet égard, ne va pas jusqu'à en user à l'insu, encore moins contre le gré du propriétaire ou de l'armateur, lorsque celui-ci est sur les lieux. Il doit consulter son propriétaire ou son

ou capitaine sera absolu pour le choix des gens de l'équipage, à moins que les propriétaires ou armateurs, comme cela est assez ordinaire, ne fassent faire l'armement par le ministère d'un commissionnaire ou correspondant. Alors le capitaine doit se concerter avec celui-ci, comme revêtu des pouvoirs des propriétaires pour l'engagement des gens de l'équipage, ainsi que pour les congés qu'il voudrait donner à quelques-uns d'eux. — (*Voyez d'ailleurs Pothier, loco citato, n°.* 163, *et Valin, sur l'art.* 5 *de l'Ordonnance de la marine, titre du capitaine*).

Mais, qu'entend-on par *demeure* des propriétaires? Ce mot *demeure* doit être entendu suivant le droit commun. On est censé présent, lorsqu'on est domicilié dans le même arrondissement; c'est du moins le sentiment des auteurs. — (*Voyez ce qui est dit à cet égard à la sect.* 12 *ci-après*).

FIN DU PREMIER VOLUME.

TABLE.

TITRE PRÉLIMINAIRE.

Origine et progrès de la législation nautique, p. 1re.

SECTION 1re.

De la législation maritime des peuples anciens, p. 6.

§ 1.er

Des lois rhodiennes .... p. 8.

§ 2.

Des lois nautiques des Athéniens .... p. 21.

§ 3.

Des lois nautiques des Marseillais .... p. 29.

§ 4.

Des lois nautiques des Romains .... p. 33.

Art. 1er.

Des lois maritimes contenues dans l'Edit perpétuel .... p. 38.

Art. 2.

Des lois maritimes contenues dans le Code théodosien .... p. 40.

Art. 3.

Des lois maritimes contenues dans le Code de Justinien .... p. 44.

Art. 4.

Des lois maritimes contenues dans le Digeste, ou Pandectes de Justinien .... p. 50.

Art. 5.

Des lois maritimes contenues dans les Basiliques, p. 52

Art. 6.

Des Constitutions maritimes promulguées par l'empereur Léon.......... p. 54.

SECTION II.

De la législation maritime du moyen âge..... p. 56.

§ 1er.

Du Consulat de la mer.......... p. 59.

§ 2.

Des lois amalfitaines.......... p. 65.

§ 3.

Des Jugemens d'Oleron.......... p. 69.

§ 4.

Des Lois de Wisbuy.......... p. 73.

§ 5.

Des Lois de la Hanse-Teutonique.......... p. 76.

§ 6.

Du Guidon de la mer.......... p. 82.

SECTION III.

De la Législation commerciale maritime de la France.......... p. 84.

§ 1er.

De l'Ordonnance de la marine.......... p. 93.

TITRE Ier.

Des navires et autres bâtimens de mer........ p. 99.

SECTION Ire.

De la nature des navires et autres bâtimens de mer.. p. 106.

SECTION II.

Des causes de préférence sur les navires, ou des dettes privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées par la loi.. p. 110.

SECTION III.

De la manière de constater les dettes, et des formes de les justifier, pour exercer les différens priviléges.. p. 154.

SECTION IV.

De l'extinction des priviléges des créanciers, p. 158.

SECTION V.

Quand un navire est censé avoir fait un voyage en mer.. p. 164.

SECTION VI.

De la vente volontaire des navires............ p. 167.

SECTION VII.

La vente volontaire d'un navire en voyage ne préjudicie pas aux créanciers du vendeur....... p. 170.

TITRE II.

De la saisie et de la vente des navires........ p. 177.

TABLE. 4

SECTION Ire.

Tous bâtimens de mer peuvent être saisis et vendus par autorité de justice.......................... p. 178.

SECTION II.

Du délai pour procéder à la saisie d'un navire, p. 180.

SECTION III.

A quelle personne le commandement doit être fait.. p. 183.

SECTION IV.

Du procès-verbal de saisie.................... p. 187.

SECTION V.

De la notification du procès-verbal de saisie, p. 195.

SECTION VI.

Des criées et publications pour parvenir à la vente des navires dont le tonnage est au-dessus de dix tonneaux .... p. 200.

SECTION VII.

De l'apposition des affiches.................. p. 203.

SECTION VIII.

Des désignations qui doivent être faites dans les criées, publications et affiches............ p. 205.

SECTION IX.

De la réception des enchères.................. p. 208.

SECTION X.

De l'adjudication .... p. 210.

SECTION XI.

Des formalités pour l'adjudication des bâtimens de dix tonneaux et au-dessous............... p. 215.

SECTION XII.

L'adjudication du navire fait cesser les fonctions du capitaine .... p. 218.

SECTION XIII.

Du délai pour le paiement du prix de l'adjudication du navire.................................... p. 222.

SECTION XIV.

Des demandes en distraction de propriété dans le navire saisi.. p. 227.

SECTION XV.

Du délai pour fournir les moyens en distraction de propriété.. p. 230.

SECTION XVI.

Des oppositions à la délivrance du prix de la vente du navire saisi. .... p. 233.

SECTION XVII.

Du délai accordé aux créanciers opposans pour produire leurs titres de créances.............. p. 235.

SECTION XVIII.

De la collocation des créanciers, et de la distribution des deniers.............................. p. 238.

SECTION XIX.

Du navire prêt à faire voile. Est-il saisissable, et dans quel cas ?.................................. p. 241.

TITRE III.

Des propriétaires de navires................... p. 247.

SECTION Ire.

De la responsabilité des propriétaires de navires, relativement aux faits du capitaine.......... p. 263.

SECTION II.

De la responsabilité des propriétaires, relativement aux navires équipés en guerre............. p. 299.

SECTION III.

De la faculté de congédier le capitaine....... p. 324.

SECTION IV.

De la faculté accordée au capitaine congédié de renoncer à sa copropriété dans le navire.... p. 334.

SECTION V.

L'avis de la majorité des propriétaires de navires sert de loi pour les autres.................... p. 339.

TITRE IV.

Du capitaine................................ p. 367.

SECTION Ire

Le capitaine est garant de ses fautes, même légères, dans l'exercice de ses fonctions........... p. 378.

SECTION II.

Le capitaine est responsable des marchandises dont il se charge, et dont il doit fournir une reconnaissance.................................... p. 406.

SECTION III.

Du droit qui appartient au capitaine de former son équipage.............................. p. 422.





